

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles

Thèse pour le Doctorat juridique

Présentée et soutenue le lundi 6 décembre 1926, à 14 heures

par

FÉLIX MARTIN

Président : M. PIÉDELIÈVRE, Professeur

Suffragants	}	M. BARTIN
		M. DEMOGUE



IMPRIMERIE D'ALBERTVILLE - FÉLIX CHAPUIS

1926

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles

Thèse pour le Doctorat juridique

Présentée et soutenue le lundi 6 décembre 1926, à 14 heures

par

FÉLIX MARTIN

Président : M. PIÉDELIÈVRE, Professeur

Suffragants	}	M. BARTIN
		M. DEMOGUE

IMPRIMERIE D'ALBERTVILLE - FÉLIX CHAPUIS

—
1926

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces
opinions doivent être considérées comme propres à
leurs auteurs.



A MON PERE

Mon Premier Maître de Droit

PRÉFACE

La question de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles n'a jamais cessé d'être d'actualité depuis les origines du nouveau mode de locomotion.

Sans doute, le temps n'est plus où l'automobile était impopulaire parce que les riches seuls en usaient. Sans cesser d'être un instrument de luxe et de jouissance pour un certain nombre, elle est devenue, pour beaucoup, un instrument de travail. Ne pourrait-on pas dire maintenant : « qui n'a pas sa 5 C.V. ? » L'automobile s'est démocratisée, les passions se sont un peu apaisées : on ne réclame plus contre les automobilistes des lois d'exception.

Mais le développement même de la circulation automobile et la possibilité d'obtenir des machines actuelles une vitesse toujours plus grande, ont accru l'intérêt de la question de responsabilité. Intérêt double : pratique et théorique.

Il n'est guère besoin d'insister sur l'aspect pratique de la matière que nous abordons. Il serait difficile de prétendre que les routes ne sont pas faites pour les automobiles.

Ce qu'il convient de dire, c'est que les routes n'ont pas été établies en vue de la circulation automobile — on s'en rend compte, malheureusement trop souvent. — Il n'y a cependant rien de contradictoire entre ces deux propositions : usage normal de la route, circulation des autos ; il faut les concilier. Que les antagonistes, automobilistes d'une part et d'autre part, piétons ou conducteurs d'autres véhicules, viennent à se rencontrer, à s'entrechoquer, le dommage naîtra. Qui le réparera ou le subira ?

L'intérêt théorique d'une semblable recherche ne saurait échapper si l'on considère qu'elle met en jeu, et en quelque sorte, à l'épreuve, la théorie de la responsabilité.

Lorsqu'un accident s'est produit, la victime — ou ses repré-

sentants — peut s'adresser, en vue d'obtenir réparation du dommage qui lui a été causé, à l'une des trois personnes suivantes :

1° Au conducteur de l'auto, en se fondant sur les articles 1382 et 1383 du Code civil ;

2° Au maître ou commettant de ce conducteur, en invoquant la responsabilité du fait d'autrui, édictée par l'article 1384, 3° ;

3° A la personne qui a la garde de l'automobile, en faisant valoir la responsabilité du fait des choses, énoncée à l'article 1384, 1^{er}.

Quel sera le résultat d'une demande en indemnité, basée sur l'un ou l'autre de ces textes ? L'automobile va ainsi nous conduire à faire le tour des principales difficultés relatives à la responsabilité, à creuser la notion même de cette dernière. Pénétrant dans le domaine où nous entrons nous-même aujourd'hui, M. Planiol disait, en 1905 : « La vérité définitive ne s'est pas encore dégagée. Il est permis de se demander s'il en existe une... » Depuis le jour où ces lignes ont été écrites, les questions soulevées ont singulièrement évolué en doctrine et en jurisprudence. Elles ont été, spécialement au sujet des autos, renouvelées et éclairées par l'arrêt récent de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924, qui a suscité un grand émoi dans le monde du volant et des assurances.

La vérité a éclaté. Elle était très simple puisqu'elle consistait à appliquer les textes du Code Civil et à en faire une logique et entière utilisation.

C'est ce que nous nous proposons d'établir, en exposant d'abord l'histoire et l'état actuel des idées de responsabilité, particulièrement en notre matière ; en décrivant ensuite la marche de la jurisprudence vers une solution que nous considérons comme aussi satisfaisante au point de vue juridique qu'au point de vue des intérêts bien entendus de tous les usagers des voies publiques.

De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles

CHAPITRE PREMIER.

Le Problème de la responsabilité civile Ses aspects — Son évolution

La nécessité d'assurer la protection du public, par la réglementation de la circulation des automobiles et par la réparation des dommages qu'ils causent, n'est pas à démontrer.

Les règles de la circulation routière ont été rassemblées dans le Décret du 31 décembre 1922 auquel on a donné le nom de *Code de la route*. Un certain nombre d'arrêtés ministériels ont été pris en exécution de ses dispositions.

L'organisation de la responsabilité des automobilistes a un double aspect : pénal et civil. Laissant de côté — pour le moment — tout ce qui concerne la responsabilité pénale, nous resterons sur le terrain, si large et si fécond pour le juriste, de la responsabilité civile.

Une première question se présente à nous : la responsabilité en matière d'automobiles peut-elle être efficacement organisée sur le fondement des textes du Code civil ou bien est-il nécessaire d'appeler une loi qui institue pour les automobilistes un régime spécial?

Cette question pouvait être discutée lorsque la théorie de la responsabilité n'était pas encore entièrement formée. Mais les progrès accomplis par cette théorie, dans la doctrine et dans la jurisprudence, préoccupées de la réparation

des dommages de plus en plus nombreux et multiformes dans une société sans cesse compliquée et trépidante de machinisme, le souci d'adapter le droit aux faits nouveaux en exprimant des textes toute leur valeur, ont fait disparaître cette première difficulté.

C'est ce que nous voudrions mettre en relief, en étudiant, d'une part, les projets de création d'un régime spécial de responsabilité pour les automobilistes, d'autre part, l'évolution des idées en ce qui concerne la responsabilité civile en général.

SECTION I.

Projets de création d'un régime spécial de responsabilité pour les automobilistes

On s'est demandé, dans les premières années du xx^e siècle, si les textes du Code civil suffisaient à procurer la satisfaisante réparation des dommages causés par les accidents d'autos. Un bon nombre de jurisconsultes se prononçaient pour la négative et n'hésitaient pas à entrer dans la voie aventureuse des innovations. A cette époque, en effet, la jurisprudence, appuyée par la majorité des auteurs, se cantonnait dans les limites de l'article 1382 et s'en tenait à l'idée de faute, comprise comme le simple manquement à une obligation légale quelconque.

Or, en matière d'accidents d'automobiles, la difficulté de preuve est assez considérable : y a-t-il eu obligation violée et quelle obligation? La voiture allait-elle à une vitesse exagérée? Le chauffeur a-t-il corné et l'a-t-il fait à temps? Il faut répondre avec précision à des questions de ce genre pour établir la faute. Les faits se passent si rapidement qu'il est souvent difficile d'en dégager la faute, alors pourtant qu'il apparaît à tous, qu'entre la victime et l'auteur, même non fautif, il ne peut y avoir d'hésitation que si — de part et d'autre — il y a impossibilité de prouver la faute; c'est

en toute justice l'automobiliste, profitant de sa machine dangereuse, qui doit aussi en supporter les conséquences dommageables. Mais, toute équitable que soit cette solution, disait-on, — et encore cette prétendue équité était-elle bien prouvée ? — elle n'est pas autorisée par les textes. Car il n'y a pas, d'après la jurisprudence relative à la matière, de réparation sans faute prouvée.

La faute peut même exister et ne pas pouvoir fonder la demande de dommages-intérêts formée par la victime. Car il est possible que l'accident se produise en rase campagne et sans témoins, la victime affirme que la vitesse était excessive, que le chauffeur a omis de corner : c'est possible ; le chauffeur, de son côté, émet des affirmations contraires. On ne peut condamner le défendeur sur les dires du demandeur, auquel incombe la preuve de la faute.

Partant de ces difficultés de la preuve, dans l'état primitif de la jurisprudence, et de la nécessité de protéger les victimes impuissantes à faire valoir leurs droits, on a affirmé l'urgence d'une loi spéciale établissant, comme fondement de la responsabilité civile des automobilistes, un principe nouveau, autre que la faute, cette dernière ne permettant plus l'équitable réparation des nouveaux dommages-intérêts.

M. Colin (1) dans son rapport à la Société d'Etudes législatives, en 1907, se plaçait à ce point de vue pour proposer l'abandon de la conception de la faute. « Si l'on se place sur le terrain civil, disait-il, le conflit est entre deux patrimoines, celui de la victime, celui de l'auteur de l'accident. Il s'agit de savoir lequel des deux patrimoines subira la perte causée par l'accident. Or, le doute peut-il être possible ? Celui des deux adversaires qui doit payer, n'est-ce pas celui qui a introduit dans la circulation un engin périlleux

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives 1907-1908* : Etudes, rapports et discussions sur une proposition de loi relative à la responsabilité en matière d'accidents d'autos.

et qui retire de cet engin du profit ou du plaisir, plutôt que celui qui a été victime de cette introduction ? A tout privilège, sa contre-partie. Nul n'est forcé de circuler sur une automobile. Que ceux qui se haussent à ce mode de locomotion somptuaire, fassent entrer dans leurs frais généraux, la réparation éventuelle des ravages qui peuvent en résulter. La création par eux et à leur profit d'un risque nouveau pour le public doit avoir, comme corollaire naturel et équitable, qu'ils se fassent les assureurs du public contre les dangers de leur machine. »

Donc responsabilité sans faute : mais ici deux théories se trouvaient en présence : celle du risque et celle du renversement de la preuve.

La première, présentée sans aucune atténuation aurait consisté à faire supporter la réparation de tout dommage à qui a le profit d'une chose ayant occasionné ce dommage, y eût-il cas fortuit ou de force majeure, faute de la victime même. C'était la théorie extrême.

La seconde, présumant une faute de la part du propriétaire de la chose ayant occasionné le dommage, lui en aurait imposé la réparation, sauf à lui de prouver un cas fortuit, de force majeure, ou une faute de la victime ou une imprudence de sa part. Remarquons que ce système, qui n'avait pas encore été admis par les tribunaux, par application de l'article 1384-1° à l'époque dont nous parlons, était simplement conçu dans la sphère législative.

Le projet, élaboré en 1907-1908 par la Commission de la Société d'Etudes législatives (1), écartait comme excessive, la théorie absolue du risque, mais considérait comme trop douce celle du renversement de la preuve. Aux termes de ce projet, tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique, devait donner droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou

(1) Bulletin précité.

moral à la charge du propriétaire du dit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis une faute. Le propriétaire de l'automobile n'aurait pu se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité qu'en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime. (Art. 1). Dans le cas où des tiers auraient été auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire aurait pu exercer son recours contre eux conformément aux règles du droit commun. Si l'accident ou dommage était survenu durant que l'auto était occupée par un locataire, le propriétaire aurait pu exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'article 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé (art. 2). Quant à la responsabilité encourue par le fait de la rencontre de deux autos, elle était laissée sous l'empire des règles du droit commun (art. 7).

Ainsi donc, d'après ce projet, la responsabilité incombait au propriétaire. Que ce propriétaire ait loué sa machine ou bien l'ait prêtée à un ami, ce sera toujours lui qui sera responsable. Qu'on ne parle pas ici de présomption de faute. Cette expression serait radicalement contraire à la vérité. Le propriétaire, en effet, a, par hypothèse, prêté sa voiture à un individu muni de son certificat de capacité et qui est par surcroît — qu'on nous pardonne une expression aujourd'hui consacrée — un « as du volant ». Malgré son attention et ses avertissements, une personne, par son imprudence, se trouve être victime d'un accident : elle est sourde, par exemple, et s'est portée d'un côté à l'autre de la route sans s'assurer que la voie était libre. Il n'y a pas faute grave de la victime : cependant le propriétaire devra payer. Il est impossible de dire qu'il est présumé en faute car il n'en a commis aucune et de plus, il ne lui est pas permis de fournir cette preuve. Il subit un risque dérivant de sa qualité de propriétaire.

Pour se soustraire au paiement d'une indemnité, il n'a aucun moyen en son pouvoir : à l'égard de la victime

d'abord, puisque celle-ci n'a commis aucune faute grave ; à l'égard de la personne qui conduisait l'automobile et contre laquelle il ne peut se retourner qu'après avoir payé, pour réclamer le remboursement de l'indemnité versée à la victime.

La solution est encore plus rigoureuse dans le cas où l'accident est causé par un tiers. Supposons un chauffeur, propriétaire de sa voiture conduisant très sagement un ami ; un chien de berger, dont le maître est au loin se précipite sous la voiture qu'il fait dévier. Elle va s'abîmer dans le fossé et les voyageurs ne s'en tirent qu'avec des blessures graves. Non seulement le conducteur n'est aucunement fautif, mais le propriétaire du chien a commis une faute grave engageant sa responsabilité : cela est logique et équitable. Pourtant, d'après le projet qui nous occupe, c'est le propriétaire de l'auto qui paiera, puisque la victime n'a pas commis de faute grave.

C'était donc bien aux propriétaires d'autos et à eux seuls qu'on en voulait. On leur faisait supporter le risque de leur machine, non seulement lorsque le dommage était arrivé par cette machine mais encore lorsqu'il était arrivé, par le fait d'un tiers. En cas de rencontre entr'eux, on laissait du reste les propriétaires d'autos sous l'empire du droit commun.

De telles exagérations s'expliquaient par les haines accumulées contre ce mode — alors nouveau — de locomotion et par l'insuffisance du développement, en jurisprudence, de la théorie de la responsabilité. Ainsi que nous le verrons, la faute, fondement de l'action introduite dans les termes de l'article 1382 était conçue d'une manière trop étroite ; d'autre part, on hésitait encore sur la force de la présomption contenue dans l'art. 1384-1^{er} et sur la portée du principe relatif à la responsabilité du fait des choses.

Le projet dont il s'agit n'a pas abouti ; mais l'idée d'une loi spéciale régissant la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles n'a jamais été complètement abandonnée. Lorsque nous aurons mis en lumière le sens de l'arrêt du 29 juillet 1924, nous verrons qu'il n'est aucunement né-

cessaire de voter une loi spéciale inaugurant, en face d'un danger nouveau, une responsabilité nouvelle différente de la responsabilité des articles 1382 et 1384. Ces articles fournissent toutes les solutions désirables au point de vue des réparations à accorder aux victimes d'accidents causés par les autos. Si un recours efficace est offert à ces victimes par le droit commun, il est inutile et inique de créer pour les automobilistes un régime d'exception.

Le projet de la Société d'Etudes législatives offrait un autre aspect qu'il n'est pas inutile de rappeler. La réparation de tout dommage était assurée, alors même que l'auteur aurait fui ou aurait été insolvable, au moyen d'un fonds de garantie spécial. Non content de condamner un propriétaire, par ce seul fait qu'il était propriétaire d'une chose ayant été l'occasion d'un dommage, ce projet obligeait encore le propriétaire à payer pour d'autres, avec lesquels il n'avait absolument rien de commun, si ce n'est le fait d'être, lui aussi, propriétaire d'une automobile. Le système du fonds de garantie consistait à répartir les indemnités dues aux victimes entre tous les propriétaires d'autos, au cas où les auteurs de l'accident seraient ou inconnus ou insolvables. Ce système aurait évidemment choqué les idées les plus élémentaires de droit et d'équité.

De quoi et de qui, en effet, peut-on être responsable en toute justice ? De son fait personnel tout d'abord ; or, on aurait payé pour le fait d'autrui. On peut encore être responsable du fait d'autrui, mais par là, il faut entendre le fait de personnes bien déterminées sur lesquelles on a autorité ou dont on tire profit : ce qui n'était pas le cas dans l'hypothèse que nous envisageons.

Les adversaires de l'automobilisme appelaient, il est vrai, à leur secours, la loi du 9 avril 1898 et parlaient d'analogie entre le fonds de garantie qu'ils proposaient d'instituer et celui déjà existant au profit des victimes d'accidents du travail. Mais il n'y avait là qu'un trompe-l'œil. En effet, quelles sont les personnes dont les rapports sont régis par le

fonctionnement du fonds de garantie, dans la loi de 1898 ? Des personnes ayant déjà entre elles un lien contractuel, des personnes bien déterminées, à savoir : les exploitants de l'industrie employant des machines dangereuses et fréquemment causes d'accidents, d'une part; et d'autre part, les ouvriers asservis à ces machines. Les patrons paient pour un risque possible, qui en réalité, se réalise souvent et les salaires des ouvriers sont du reste établis en conséquence; enfin la prétendue victime n'a pas un rôle purement passif dans le procès : elle doit prouver que l'accident s'est bien produit et qu'il a été réellement cause du dommage (Article 1315 du Code Civil). Rien de semblable pour le fonds de garantie du projet de loi dont nous parlons. Aucun rapport n'existe entre le propriétaire de l'auto et la victime et ce sont tous les propriétaires d'autos qui auraient payé, pour quelques imprudents, le dommage auquel ils auraient été complètement étrangers, sans compensation aucune et même sans qu'il fût bien prouvé qu'il s'agit d'un accident véritablement causé par une automobile.

L'institution d'un fonds de garantie n'avait en somme, aucun point d'attache, ni avec l'équité, ni avec la loi. Mais on comprend qu'une telle institution ait été imaginée et proposée à un époque où la théorie de la responsabilité était encore inachevée et où la jurisprudence ne faisait pas rendre à l'article 1384 toute la substance qu'il contient. Contre les automobilistes, on cherchait une sanction exceptionnelle, parce qu'on ne se rendait pas compte que les textes actuels sont amplement suffisants.

Le souci d'être complet dans l'exposé historique des idées de responsabilité en notre matière n'a pas été seul à nous inspirer ce rappel et cette critique d'un projet assez lointain. Nous avons surtout voulu montrer que la timidité de la jurisprudence, sa résistance à faire dire aux textes tout ce qu'ils veulent dire, conduisent parfois les esprits les plus réfléchis, mais inquiets de situations ou de dangers nouveaux, à appeler des innovations malheureuses.

SECTION II.

Evolution de la théorie de la responsabilité

Les progrès mêmes des idées relatives à la responsabilité civile, en général, devaient faire renoncer aux innovations hasardeuses en notre matière.

Si l'on cherche à dessiner une vue schématique de l'évolution à cet égard, on peut diviser en trois phases l'histoire de la doctrine :

1°) La théorie traditionnelle enseigne qu'il n'y a pas de responsabilité sans faute et que la faute est la violation d'une obligation légale préexistante ;

2°) La théorie du risque qui élimine la notion de faute ;

3°) La théorie récemment émise par M. Ripert qui rend à l'idée de faute la place qui lui convient à la base de la responsabilité, mais élargit cette idée, à la lumière de la règle morale de telle sorte que l'individu est déclaré responsable de la réalisation des risques par lui créés.

Suivant la théorie traditionnelle, la responsabilité civile a toujours sa source dans une faute. L'article 1382 Code civil dispose : « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. » Mais le Code a négligé de définir la faute. Toutefois, l'article 1383 donne quelques indications en disant que : « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

Quand y a-t-il donc faute ? Beudant dit qu'il y a faute : « si l'auteur du fait dommageable ne s'est pas conduit comme l'aurait fait un homme très diligent. » (†).

M. Bosc (2) définit la faute : un manquement à un devoir

(1) *Contrats et obligations*, n° 1169. V. de même Colin et Capitant, T. II, p. 366.

(2) *Eléments du Délit Civil*, p. 18.

juridique ou consacré par l'usage des honnêtes gens. Cette définition tend à montrer que l'usage peut imposer des obligations à peine de faute.

De même, M. de Decker (1) parle de la violation d'une règle de raison. Ces définitions sont trop concises et ne précisent pas suffisamment les diverses conditions de la faute. D'autres auteurs définissent la faute un manquement à une obligation préexistante (2).

Cette formule ne fait apparaître que le caractère illicite de la faute et laisse dans l'ombre son côté subjectif.

La faute se compose, en effet, de deux éléments : l'un, objectif ; c'est une atteinte au droit ; l'autre, subjectif : c'est le fait d'avoir aperçu ou pu apercevoir que l'on portait atteinte au droit d'autrui.

Il faut d'abord une atteinte aux droits que la loi protège. Le droit de chacun de nous a pour limite le droit et la liberté des autres. Cette limite est parfois difficile à déterminer. Tantôt le droit n'a pas la même étendue, suivant les circonstances où il s'exerce, tantôt son étendue varie suivant les personnes à qui on l'oppose ; tantôt certaines circonstances le font disparaître. Une personne a un droit plus étendu parce qu'elle l'exerce dans un certain but d'intérêt social. Les mœurs ont aussi leur influence pour fixer la limite des droits. Il faut aussi (c'est l'aspect subjectif de la faute) que l'auteur de l'acte ait prévu l'atteinte au droit ou ait pu la prévoir avec plus d'attention ; dans le premier cas, il y a délit civil ; dans le second, quasi-délit (3).

Le principe posé par l'article 1382 est aussi général que possible et reçoit son application même à l'exercice abusif d'un droit (droit d'agir en justice, droit de propriété, etc...)

(1) *La Responsabilité civile*, p. 23.

(2) Planiol : *Etudes sur la responsabilité civile*, dans *Revue critique* 1905, p. 277. — Colmet de Santerre, V. n° 364 bis.

(3) Demolombe, XXXI, n° 456-459. Colmet de Santerre, V. n° 364 bis. Aubry et Rau IV, 4^{me} édition, p. 747. Colin et Capitant, II, p. 350. Beudant, n° 1145.

On ne répond pas uniquement du dommage que l'on a causé par son propre fait, ou de celui qui a été causé par le fait d'une personne dont on est héritier ou ayant cause universel. En effet, l'article 1384 Code Civil proclame cet autre principe dont les conséquences sont innombrables : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses que l'on a sous sa garde. »

La responsabilité édictée par ce texte a, elle aussi, son origine dans la faute. Avec une surveillance plus active, un choix plus scrupuleux, une plus grande diligence dans l'emploi des mesures préventives commandées par la prudence, nous aurions pu le plus souvent conjurer le préjudice qui a été causé à autrui par les personnes soumises à notre garde — comme nos enfants mineurs — ou celui qui a été causé par certaines personnes, comme nos domestiques. C'est pourquoi la loi nous en déclare civilement responsable. Elle présume, parce que cela arrive en effet la plupart du temps que le dommage qui a été causé à autrui dans ces conditions est la conséquence au moins indirecte d'une faute ou d'une négligence de notre part.

La théorie traditionnelle que nous venons de résumer, a été, depuis un quart de siècle, l'objet d'assauts répétés. De nombreuses conceptions ont été émises sur l'utilité de la faute dans la construction de la responsabilité.

M. Emmanuel Lévy a soutenu un système qui n'est en réalité qu'une précision originale de la théorie classique (1).

Pour qu'il y ait une atteinte au droit — a-t-il dit — il faut d'abord que ce droit existe par rapport à nous. En outre : deux droits ou deux situations de fait se trouvant en présence, il y a responsabilité si la confiance dont nous avons besoin pour agir a été trompée. En d'autres termes, la limite des activités se détermine non par des idées abs-

(1) *Responsabilité et Contrat*, revue critique, 1899, p. 361-383.

traites, mais par la nécessité de pousser à l'action. Ainsi il y a responsabilité si l'on a exercé un droit contrairement à l'usage, ou si l'on a porté atteinte à un droit simplement apparent, comme celui d'un possesseur; ou encore, si l'on a simplement agi de manière insolite, par exemple en causant dommage là où un tiers comptait trouver la sécurité. Inversement, il n'y a pas responsabilité si on a besoin d'avoir confiance en soi, comme pour le médecin, le plaideur. On ne répondra que de sa faute lourde ou de son dol. L'idée de confiance légitime trompée, qui est au fond du système de M. Lévy est sans doute vague, mais elle indique néanmoins une direction.

Avec M. Duguit (1), on commence à s'éloigner de la conception classique. La faute est considérée comme insuffisante pour résoudre certains conflits juridiques nouveaux. Dans les rapports entre un individu et un groupe, l'action de l'individu profitant plus particulièrement aux membres du groupe, il est juste que celui-ci supporte le risque que fait courir à l'individu et aux autres groupes la mise en œuvre de cette activité.

M. Duguit aperçoit déjà deux applications de cette manière de voir : dans la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, le patron, qui peut être un groupe de capitalistes, étant responsable, et dans la jurisprudence administrative qui rend l'Etat administrateur responsable en dehors de toute faute.

De la théorie précédente, il convient de rapprocher celle de M. Bettremieux (2) suivant laquelle à côté de la responsabilité pour faute, il faut admettre certains cas de responsabilité sans faute : lorsqu'il y a activité anormale et lorsqu'il est juste d'appliquer l'adage : *Ubi emolumentum ibi onus*.

(1) *Les Transformations du Droit privé depuis le Code Napoléon*, p. 739.

(2) *Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français*, Thèse, Lille 1921, p. 105 et 59.

C'est peut-être M. Saleilles qui a donné à la théorie dite objective de la responsabilité, c'est-à-dire à la conception d'une responsabilité, d'où l'idée de faute est éliminée, son plus grand relief.

Selon M. Saleilles (1) les articles 1382 et 1384 du Code Civil contiennent deux théories favorables à la conception objective.

L'article 1382 signifie que « ce qui oblige à réparation, c'est le fait de l'homme constitutif du dommage. » Sans doute un rapport de causalité est nécessaire et c'est pourquoi la loi parle de faute, prenant ce mot dans son sens vulgaire de cause. La responsabilité ne disparaît que si le rapport de causalité n'existe pas. La simple preuve de l'absence de faute subjective est insuffisante.

Quant à l'article 1383, il vise « l'abstention qui se réfère à une cause matérielle constitutive de préjudice qui rentre dans la sphère d'activité de celui qui s'est abstenu ». L'article 1383 vise donc le fait négatif.

Bien que le dommage ait pour cause un autre fait et non pas cette abstention, on est responsable à raison de la faute que l'on a commise, simple cause médiate du préjudice. Mais cette faute ne s'apprécie pas en un sens subjectif ; elle s'apprécie d'après un idéal abstrait, sans avoir égard au degré d'intelligence de l'agent. Et l'on ne se préoccupe pas davantage de savoir si l'agent ayant eu une conduite prudente, le dommage aurait — ou non — eu lieu.

Un système voisin a été présenté par M. Tesseire (2). D'après lui, le fait fautif n'existe pas à titre distinct. Lorsqu'un dommage se produit, il est considéré comme une simple rencontre de deux activités. Est responsable celui qui a préparé cette rencontre. C'est la solution la moins injuste dit

(1) *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, p. 42 à 65. V. aussi de M. Saleilles : *Revue Bourguignonne de l'Enseignement Supérieur*, p. 647 à 666 et *Le risque professionnel dans le Code civil* (réforme sociale) 1898, I, p. 634-667.

(2) *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*, thèse, Aix, 1902

l'auteur (1); car celui qui a prévu les risques se les est appropriés et il est d'autant plus responsable qu'il se les est appropriés plus complètement. Si la rencontre est l'œuvre commune des deux activités, la réparation doit être proportionnelle (2).

Bien que défenseur de la théorie du risque, M. Tesseire a reconnu que l'esprit général des travaux préparatoires du Code civil était d'exiger toujours une faute pour qu'il y ait responsabilité; que si, à la vérité, quelques phrases semblaient dire le contraire, elles n'étaient là que pour fortifier l'idée de la responsabilité pour faute (3). Si le mot est employé dans l'article 1382 — un peu de façon secondaire — il n'en a pas moins assez d'importance pour rayonner sur l'article tout entier en rappelant une théorie déjà connue.

L'article 1383, en parlant d'imprudence ou de négligence, ne paraît pas à M. Tesseire moins net dans le même sens. Mais cet auteur soutient que le mot faute de l'article 1382 n'ayant aucun sens précis, on est libre de lui donner tel sens que l'on veut et qu'il se plie à tout (4). M. Tesseire revient ainsi à l'idée de M. Saleilles à savoir que le mot faute doit être pris dans son sens vulgaire pour désigner un simple rapport de causalité.

Dans son ensemble et telle qu'elle se dégage des diverses doctrines, la théorie dite objective s'est attachée à la matérialité des faits, et non à la faute, au dommage et non à l'intention de l'agent, au fait lui-même et non à l'obligation plus ou moins précise qui serait violée. Certains ont qualifié de théorie du risque cette nouvelle manière d'envisager les problèmes de la responsabilité.

Loin de voir, dans l'article 1382, une condamnation de leurs idées, les novateurs ont cherché à l'employer à leur construction juridique. Ils ont souligné le mot *fait* écrit dans

(1) *Op. cit.*, p. 156-157.

(2) *Ibidem*, p. 170.

(3) *Ibidem*, p. 139-143.

(4) *Ibidem*, p. 148.

la première partie du texte. Il est vrai, ont dit ces auteurs, que le membre de phrase final semble compléter la pensée du législateur en y ajoutant un autre élément « oblige celui par la faute duquel il est arrivé » mais ce mot « faute » a-t-il bien toute l'importance qu'on a voulu lui attribuer et ne peut-on pas voir là une simple tantologie ? Les rédacteurs du Code n'ont-ils pas voulu simplement éviter la répétition du mot fait, et n'est-ce pas pour donner à leur phrase un peu plus d'ailure et d'élégance qu'ils l'ont changée en faute ?

L'idée de risque va donc remplacer l'idée de faute. Le risque, c'est le dommage anormal rendu possible par suite de l'exercice d'une activité, par suite de la simple existence même d'une chose dangereuse. Celui qui agit et cause un dommage doit subir le risque plutôt que la victime; celui qui utilise l'activité d'autrui doit également réparer le dommage causé par cette activité; celui enfin qui a le profit de l'existence d'une chose, doit indemniser quiconque subit un dommage du fait de cette chose.

Cette idée de risque justifiera donc la responsabilité du fait personnel, sans qu'il soit besoin d'y mêler la notion de faute.

Elle justifiera également la responsabilité du fait d'autrui, assimilé, dans certains cas, au fait des personnes qui ont autorité sur autrui (père, mère, artisans) et engagera dans certains autres cas, la responsabilité des personnes qui profitent de l'activité d'autrui : car chacun subit le risque non seulement de son fait personnel, de sa propre activité, mais celui du fait des personnes sur lesquelles il peut avoir autorité ou dont il tire profit, ainsi que des choses qu'il utilise.

La nécessité du risque comme base de la responsabilité s'impose tout particulièrement, suivant les adeptes de la théorie objective, pour le fait des choses. Mais, dit-on, si le propriétaire d'une chose ou celui qui l'a sous sa garde, doit en supporter les risques, c'est-à-dire le dommage qu'elle est susceptible d'occasionner, ce propriétaire, cet usager, prend à sa charge des cas fortuits; c'est alors le sacrifier à la

victime, intervertir les rôles et remplacer une injustice par une autre. Assurément, répondent les objectivistes, nous mettons le cas fortuit à la charge de celui qui se sert d'une chose et c'est la seule solution équitable. Ce qui serait inique, c'est que la victime d'un accident causé par une chose, soit obligée de découvrir une faute chez le propriétaire ou le gardien de cette chose pour obtenir réparation.

Voici par exemple une automobile, qui en rase campagne, sur une grande route, renverse un piéton et lui fracture un membre. Il ne serait pas très juste que le piéton soit obligé de prouver une faute de l'automobiliste, pour se faire payer les frais de ses blessures. Ainsi que l'a dit M. Saleilles (1) : « Est-ce que le seul fait de parcourir une route en automobile, même à une allure modérée, n'implique pas, en toute justice, que celui qui a les profits d'un mode de transport perfectionné, mais dangereux, assume pour lui tous les risques, même les plus imprévus, qui peuvent se produire ? » Cette argumentation s'applique dans la théorie que nous exposons, avec la même force et pour les mêmes motifs, à toute chose qui occasionne un dommage.

Quelle a été la destinée de la conception nouvelle du risque comme support de la théorie de la responsabilité ?

D'une part, elle a provoqué une réaction de certains auteurs. C'est pour fortifier la théorie traditionnelle de la faute et l'assouplir aux besoins nouveaux que M. Planiol (2) avait imaginé une classification des obligations légales, dont l'infraction constituait la faute. Il les ramenait à quatre :

1° s'abstenir de toute violence envers les personnes et envers les choses ;

2° s'abstenir de toute fraude, c'est-à-dire de tout acte irrégulier et trompeur destiné à léser autrui ;

3° s'abstenir de tout acte qui exige une certaine force

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1905, p. 338.

(2) Planiol. *Droit Civil* : II.

ou une certaine habileté que l'on ne possède pas à un degré voulu;

4° exercer une surveillance suffisante sur les personnes dont on a la garde ou sur les choses dangereuses que l'on possède.

Cette classification n'avait pas échappé à la critique. Le troisième groupe avait paru particulièrement imaginaire. Dans l'article 1383 en effet, on trouve mentionnées l'imprudence et la négligence parmi les faits fautifs, mais il n'est nullement question d'habileté ou d'inhabileté et tel dommage qui est causé par inhabileté peut n'avoir été occasionné par aucune imprudence ou négligence. N'est-ce pas du reste la caractéristique de la faiblesse humaine que de se tromper sur sa propre force et peut-on appeler faute le fait d'avoir agi comme le commun des mortels ?

N'est-ce pas aussi exiger une clairvoyance au-dessus des forces humaines ? Enfin, le même acte causant le même dommage donnerait lieu à une réparation qui varierait suivant le degré d'habileté de son auteur et seul, le maladroit serait en faute, alors que l'homme habile échapperait à la responsabilité. (1)

En ce qui concerne le quatrième groupe de M. Planiol, on répondait que c'est justement parce que le législateur n'avait pas pu établir toutes les règles directrices de la responsabilité, qu'il fallait faire appel à l'équité en faisant abstraction d'une faute qui serait le manquement à une obligation légale préexistante.

Parmi les auteurs ayant réagi contre la théorie du risque, il faut encore mentionner M. Hauriou qui, après avoir d'abord défendu la conception objective (2), a présenté finalement celle-ci comme un stade inférieur de l'évolution du

(1) Voir notamment Bosc : *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil. Thèse, Montpellier*, 1901, p. 183 et sq.

(2) Siréy, 1900, III. 1. — *Précis de droit administratif*, 5^{me} édit., p. 243.

droit de la responsabilité (1); de telle sorte que, selon lui, la théorie de la faute serait toujours préférable. L'auteur a été jusqu'à trouver à la théorie du risque quelque chose d'immoral en ce qu'elle présente les accidents comme des conséquences inévitables de l'entreprise alors qu'il faut encourager les agents à les éviter.

Mais d'autre part, nombre d'autres auteurs ont cherché à concilier l'idée nouvelle du risque avec l'idée de la faute, à faire à chacune d'elles sa part légitime. Ainsi, d'après M. Porcherot (2) on serait responsable seulement en cas de faute, si on a exercé un droit indéfini : la liberté. Au contraire, à propos des droits définis comme la propriété, on est responsable si on dépasse les limites de son droit : si on empiète sur le champ voisin, on devra indemnité. L'auteur ne prend pas garde que, dans la seconde hypothèse, on a prétendu aussi utiliser sa liberté.

La conciliation des notions de faute et de risque a été aussi cherchée par M. Demogue (3).

« Est-il possible au point de vue du droit positif, dit-il, de construire une autre théorie de la responsabilité que celle reposant sur l'idée de faute...

Il est sage de dire qu'à côté de la faute qui a un sens traditionnel, on peut poser le principe de la responsabilité pour risque. Le Code a dit que l'on répondait de sa faute. mais il ne dit pas qu'on ne répond que de sa faute. Il y a un droit en dehors des textes... Déjà, de façon certaine, la responsabilité fondée sur le risque nous paraît exister dans la responsabilité des personnes morales, des commettants, des gardiens d'animaux ou de choses et même, sauf limitation, des propriétaires de bâtiments.

Elle existe aussi pour les administrations publiques. La

(1) Sirey, 1905, III, 113. cf *Principes de droit public*, 2^{me} édit., p. 72.

(2) *De l'abus du droit*, Thèse, Dijon, 1901, p. 136.

(3) Demogue : *Traité des obligations en général*, I. Sources des obligations, tome III, 1923, p. 480 et sq.

jurisprudence pourrait dire sans inconvénients, dans certains cas où la nécessité d'indemniser lui apparaîtrait, que la question étant en dehors de toutes les prévisions du Code Civil, il convient de la résoudre par la théorie du risque : soit en admettant dans tous les cas la responsabilité de l'auteur, soit en établissant une répartition du dommage entre les intéressés. L'idée de risque a déjà pénétré dans la législation. Dans le Code de commerce, les articles 262 et 263 modifiés le 12 août 1885, mettent à la charge de l'armement les loyers, les frais du matelot qui tombe malade ou est blessé au service du navire. On peut en rapprocher la loi du 9 avril 1898 qui rend le patron responsable des accidents survenus à ses ouvriers à l'occasion du travail. Dans ces divers cas, il y a un contrat entre les intéressés. Mais en dehors de tout contrat, la loi du 29 décembre 1892 décide que tout préjudice causé par les opérations nécessaires à l'étude des projets de travaux publics donne lieu à indemnité.

L'article 446 — C. Instr. crim. — modifié le 8 juin 1895 donne à la victime d'une erreur judiciaire reconnue innocente, le droit d'obtenir une indemnité de l'Etat. Ce sont là des précédents dont les tribunaux peuvent se servir afin d'appuyer cette innovation : l'admission de la responsabilité sans faute pour des cas nouveaux. »

Que conclure de toute cette élaboration doctrinale ? L'idée de faute, traditionnellement conçue comme le manquement à une obligation légale préexistante, n'était-elle pas devenue insuffisante — dans une société où le développement de la machine multipliait les accidents, — à fonder la responsabilité civile ? Sans doute on pouvait voir dans l'article 1382 le champ libre ouvert à toutes les manifestations possibles de l'équité et l'on pouvait dire avec M. Bosc (1) « que le devoir positif n'est pas nécessairement imposé par une loi positive, il suffit qu'il le soit par l'état des mœurs et la pratique des honnêtes gens ». Du moment que certaines influen-

(1) *Op. cit.*, p. 19.

ces modifient la notion d'acte illicite, qu'au nombre de ces influences sont les idées sociales, les usages, le développement scientifique, qu'en un mot c'est le milieu qui façonne en quelque sorte la responsabilité, du moment que cet état remplace la loi positive et que tout bouleversement de cet état équivaut à la violation de la loi, on pouvait considérer que tout dommage contraire aux intérêts reconnus par l'usage réclame réparation, parce que celle-ci est équitable et que le législateur de 1804 ne pouvant tout prévoir, a rédigé à dessein un texte vague pour permettre aux générations futures la facilité d'y faire rentrer tous les cas de dommages pour lesquels l'état de leurs mœurs réclamera réparation (1).

Mais quelque vérité qu'elles continssent, ces considérations laissaient une pénible impression de vague en dehors de l'idée d'un manquement à une obligation légale préexistante. On ne parvenait pas à donner de la faute une définition qui servit de principe unique à la responsabilité dans les divers cas possibles.

Dès lors la technique juridique devait faire de deux choses l'une : ou bien construire une nouvelle théorie de la responsabilité de laquelle la notion de faute serait éliminée : ou bien élargir la notion de faute.

La première voie, suivie par les nombreux juristes qui édifièrent ou acceptèrent la théorie objective du risque, avait l'inconvénient principal de creuser un fossé infranchissable entre la morale et le droit, en rayant de la science juridique cette notion même de la faute qui paraît, bon gré, mal gré, inséparable dans l'esprit humain de celle de responsabilité.

Le mérite de M. Ripert est d'avoir, dans son récent et pénétrant ouvrage « La règle morale dans les obligations civiles », rétabli en quelque sorte, les ponts entre la morale et le droit et cherché la solution du problème de la responsabilité dans une analyse plus attentive et dans un élargisse-

(1) V. à propos de cette manière de voir, note Dupuich-Daloz, 1897, I, 537. Note Planiol-Daloz, 1903, II, 329.

ment de l'idée de faute. La responsabilité civile est rattachée à la responsabilité morale. La faute demeure à la base de la responsabilité mais elle n'est plus définie la simple violation d'une obligation préexistante. Et cette extension permet de rendre l'individu responsable de la réalisation des risques qu'il crée.

« La responsabilité civile n'est que l'organisation juridique technique de la responsabilité morale » tel est le principe primordial et vrai posé par M. Ripert.

Sans doute il est des cas où l'action apparaît comme irréprochable parce qu'elle est accomplie conformément aux règles légales. Par exemple un industriel exploite un établissement après autorisation et suivant les règles imposées. Les tribunaux n'hésitent pourtant pas à le condamner si les inconvénients qu'il cause à ses voisins, excèdent la mesure normale de l'obligation de voisinage. Parce qu'ils ne prononcent pas le mot de faute, les tribunaux consacrent-ils l'idée du risque ? Nullement. La faute existe. Elle consiste non à commettre l'acte mais à porter préjudice et à ne pas réparer le dommage. Dans les hypothèses dont il s'agit, l'action nocive est tolérée à cause de son utilité, mais il y a obligation de réparer le dommage causé. L'auteur du dommage qui n'offre pas spontanément la réparation viole donc l'obligation légale qui lui incombe et cette obligation légale repose sur l'obligation morale dont elle est la simple traduction et la consécration.

Va-t-on fonder la responsabilité sur l'idée de risque et faire supporter le cas fortuit à celui qui en est la cause, uniquement parce qu'il en est la cause ? Nullement. Lorsqu'il y a dommage, il y a obligation morale et par suite légale de réparer le préjudice. L'auteur de ce préjudice qui ne répare pas de bon gré manque à cette obligation de réparation et peut, en conséquence, être condamné. Dans cette conception, la notion de risque est évidemment accueillie, mais elle n'est pas conçue d'une manière purement objective, elle n'est pas séparée de l'idée de faute, elle

lui est au contraire rattachée par des considérations morales profondes. La responsabilité morale est civilement organisée. « Le progrès — écrit M. Ripert (1) — a consisté — par l'analyse des situations et la recherche des causes — à marquer les contours de l'obligation morale qui défend de causer injustement un dommage à autrui. Sanctionné par la décision du juge, le devoir moral devient obligation juridique. On avait autrefois cette idée qu'était irréprochable celui qui agissait honnêtement, en bon père de famille. Nous sommes aujourd'hui plus difficiles. Il nous apparaît que dans la vie sociale moderne où règnent l'inégalité de puissance et la lutte des intérêts, il est du devoir de chacun de nous de considérer tous les dommages qu'il peut causer et d'apprécier s'il n'en doit pas en justice réparation, parce qu'il a créé des risques pour les autres, en retirant pour lui-même profits ou plaisirs... Ce n'est pas parce qu'il a causé le risque que l'auteur est tenu à réparation, c'est qu'il l'a causé injustement, ce qui ne veut pas dire contrairement au droit mais contrairement à la justice. La responsabilité civile n'est que la détermination et la sanction légale de la responsabilité morale. »

Décrivant l'effort tenté à partir de la fin du XIX^e siècle, pour élargir l'application des règles de la responsabilité civile, M. Ripert (2) s'exprime ainsi : « Rien n'est plus remarquable au point de vue de l'évolution du principe de la responsabilité civile que la création et la progression de la fameuse théorie de la responsabilité du fait des choses. Elle s'est glissée timidement dans la jurisprudence en se présentant comme une banale présomption de faute; il paraissait logique que le gardien d'une chose inanimée eût la même responsabilité que le gardien d'un animal. La Cour de Cassation l'accueillit sans grand enthousiasme. Elle permit en tous cas au gardien de la chose de prouver qu'il n'avait com-

(1) *Loc. cit.*, p. 211.

(2) *La règle morale dans les obligations civiles*, 1925, n° 114.

mis aucune faute, conservant ainsi à la règle sa valeur de règle de preuve (1).

Puis, sous l'influence de la doctrine et gagnée par un esprit de logique juridique, la Cour de Cassation assimila les deux présomptions de faute des articles 1384 et 1385. Elle ne permit plus au gardien de la chose de faire la preuve de l'absence de faute; elle exigea, pour dégager sa responsabilité, qu'il établît que l'accident était dû à une cause étrangère (2). On parlait bien toujours de présomption. Devenue absolue, elle ne servait qu'à déguiser une règle de droit. Il s'est présenté des cas où le gardien, qui n'avait certainement commis aucune faute, ne parvenait pas à établir la véritable cause du dommage. Il fut reconnu responsable et la doctrine déclara que la responsabilité ne reposait plus sur la faute (3) ».

M. Ripert observe que la Cour de Cassation, le 29 juillet 1924, appliquait l'art. 1384 aux accidents causés par les automobiles. Et cet arrêt, remarquons-le, loin d'apporter aucun appui à la théorie objective du risque, maintient la faute comme fondement de la responsabilité du fait des choses. Il illustre ainsi cette considération de M. Ripert : « En réalité, l'expression responsabilité du fait des choses signifie simplement que dans la recherche de la responsabilité, on peut faciliter à la victime la preuve de la faute de l'auteur en lui permettant d'attaquer celui qui, sans avoir créé peut-être le danger a la garde de la chose dangereuse. Mais pour que la personne ainsi recherchée puisse être déclarée responsable, il faut qu'il y ait une faute dans la garde ou l'usage de la chose. La faute consiste à ne pas prendre la précaution utile pour que la chose ne soit pas nocive ou, si de telles précau-

(1) *Cass. Req.*, 3 juin 1904, D, 1907, I, 177, note Josserand.
Cass. Civ., 8 mai 1906, D, 1906, I, 457, note Planiol.

(2) *Cass. Req.*, 19 janvier 1914, D, 1914, I, 303.
Cass. Civ., 21 janvier 1919, D, 1922, I, 25.
Ripert, note au D, 1922, I, 25.

(3) Josserand, notes au Dalloz précitées.
Contra-Planiol, n° 927 et notes au Dalloz précitées.

tions sont impossibles, à se servir d'une chose dangereuse. Ce n'est pas parce que la chose est la cause du dommage que l'on est responsable, c'est parce que la nature du dommage causé fait apparaître immédiatement la faute du gardien de la chose. » (1)

En définitive, la conception de M. Ripert nous apparaît comme le plus puissant effort de synthèse qu'on ait fait jusqu'ici dans le domaine du droit de la responsabilité.

Les avantages pratiques de la théorie objective du risque sont conservés sans que soit sacrifiée la notion de faute. Celle-ci comprise d'une manière plus large et plus profonde, est génératrice de toute responsabilité : celle du fait personnel, celle du fait d'autrui, celle du fait des choses.

Appliquée en notre matière, cette conception nous donne la clé logique de toutes les solutions désirables. Elle explique notamment le fonctionnement de l'article 1384-1°. L'automobiliste qui a causé un accident et qui n'offre pas spontanément une indemnité, viole l'obligation, morale et légale, qui lui incombe, de réparer le dommage. Il est donc en faute et en le condamnant, le tribunal ne fait que le contraindre à exécuter son obligation. Aussi bien, l'automobiliste est-il en faute de ne pas prendre les précautions utiles pour que sa machine ne nuise pas, ou, si de semblables précautions sont impossibles, il est en faute en se servant de cette machine dangereuse. La nature du dommage causé fait apparaître aussitôt la faute de l'automobiliste, gardien de la machine. Si le droit de la responsabilité est ainsi fondé et compris, dans le cadre du Code Civil, toute tentation disparaît, d'élaborer contre les automobilistes une loi d'exception.

Mais nous n'avons jusqu'à présent suivi les progrès des idées de responsabilité que sur le terrain doctrinal. Il nous faut rechercher, comment, en notre matière, a évolué la Jurisprudence.

(1) *Loc. cit.*, p. 214-215.

CHAPITRE DEUXIEME

Jurisprudence antérieure à l'arrêt de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924

Avant le récent arrêt de la Cour de Cassation, la Jurisprudence relative à notre matière se montrait indécise et flottante.

La grande majorité des arrêts appliquait les articles 1382 et 1383 et la disposition de l'article 1384 concernant les maîtres et commettants, mais ne faisait jamais jouer la disposition de ce dernier texte concernant la responsabilité du fait des choses. Il y avait donc toujours nécessité, pour la victime de prouver la faute du conducteur de l'automobile.

Une seconde catégorie de décisions laissait une place à l'article 1384-1°, grâce à une distinction entre le fait personnel du conducteur et le fait de la chose, c'est-à-dire de l'auto. En face d'un fait personnel, on appliquait l'article 1382; en face d'un fait de la chose, on recourait à la responsabilité du fait des choses.

Enfin, un troisième groupe de décisions soumettait les intéressés, dans tous les accidents et, sans aucune distinction, au régime de la responsabilité du fait des choses.

SECTION I.

Application des articles 1382, 1383 et 1384-3° : nécessité de prouver la faute du conducteur

On considère que le droit commun réclame la preuve, par la victime, de la faute de l'automobiliste, pour l'obtention de dommages-intérêts. Faisant application de cette idée, la Jurisprudence accorde réparation lorsque cette preuve est

tourne : « faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements » (1). Dès que l'un de ces faits n'apparaît pas suffisamment comme la cause précise de l'accident, le dommage subi reste pour le compte de la victime.

La manière la plus sûre pour la victime d'obtenir gain de cause est de relever contre l'automobiliste une infraction aux règlements (2). Cette infraction peut consister à dépasser la vitesse réglementaire, à ne pas arrêter ou ralentir lorsque le passage de la voiture est une cause de gêne pour la circulation, à ne pas traverser lentement les passages étroits et dangereux, particulièrement les passages à niveau, à ne pas corner à temps ou d'une manière suffisante, à ne pas réitérer le premier appel en cas de besoin (3), à ne pas se tenir à droite, etc...

Toute infraction aux règles de la prudence constitue, elle aussi, dans les termes de l'article 1383, une faute et motive une condamnation à des dommages-intérêts. Lorsqu'aucun règlement n'a été violé, la responsabilité civile de l'automobiliste pourra néanmoins se trouver engagée, si le juge estime qu'il a méconnu les préceptes de la prudence. Par application de cette idée, il a été jugé qu'il appartient au conducteur d'une auto d'apprécier, sous sa responsabilité les mesures de précaution à prendre en présence des signes de frayeur de chevaux, par exemple (4); mais la Jurisprudence se montre plus ou moins facile pour admettre le fait constitutif de l'imprudence; elle reconnaît que la frayeur des chevaux est une conséquence fatale de la circulation automobile, qu'il faut subir, à moins que la victime de l'accident occasionné par cette frayeur ne prouve une faute précise ou

(1) Rouen 2 avril 1898. D, 1899, II, 295.

(2) Bordeaux, 30 décembre 1904. Sirey 1907, II, 69.

(3) Lyon, 18 mai 1906. Nancy, 4 décembre 1896. D, 97, II, 276.

(4) Trib. Dieppe, 27 décembre 1897. Gaz-Palais, 1898, I, 107.

une imprudence nettement caractérisée : excès de vitesse, bruit anormal (1).

Un accident est imputable, à R., qui, dirigeant une machine qu'il savait défectueuse au point de vue de la vitesse, a voulu passer devant une voiture.

Ou encore, il a été décidé que c'était l'élémentaire prudence que de prévoir les mouvements instinctifs d'une enfant de six ans voyant arriver une machine lancée à toute allure et le chauffeur avait le devoir d'envisager le péril (2).

Une personne se trouvant dans une automobile en tombe par suite d'un arrêt trop brusque. Le chauffeur encourt une responsabilité, atténuée d'ailleurs par ce fait que la victime, avait quitté son siège avec l'intention de descendre et s'était mise debout sur le marchepied, alors que la vitesse était encore considérable (3).

Deux voitures attelées et une automobile marchaient, de nuit, dans le même sens, les premières non éclairées; l'automobile, après avoir dépassé la seconde est venue s'abîmer contre la voiture de tête; la responsabilité du chauffeur est retenue à raison de ce qu'il allait trop vite (4).

Imprudence, de la part d'un automobiliste, dans le fait de circuler en rasant de près les trottoirs, car le conducteur risque ainsi de renverser le piéton contraint de mettre le pied sur la chaussée — ce qu'il faut prévoir (5).

Une rencontre ayant eu lieu à l'intersection de deux routes entre une auto et un cycliste, la Cour de Paris constate que le chauffeur a eu le tort de conduire à une vitesse excessive, mais que sa responsabilité doit être diminuée dans une certaine mesure par la faute du cycliste qui s'est engagé sur

(1) Trib. Seine, 16 février 1898. Gaz-Palais 1898, I, 392 et note.

(2) Grenoble, 18 novembre 1905. D, 1905, II, 479.

(3) Paris, 1^{er} février 1906. *Moniteur judiciaire*, Lyon, 14 avril 1906.

(4) Poitiers, 8 août 1902. D, 1903, II, 212.

(5) Amiens, 27 février 1906.

la route sans s'assurer qu'aucun obstacle ne s'opposait à sa marche (1).

Le réservoir à essence d'une automobile prend feu. Le mécanicien stoppe et gare sa voiture sur l'un des bas-côtés de la route : le réservoir fait explosion à ce moment et l'incendie occasionné gagne une ferme voisine. La Société Peugeot au service de laquelle était le mécanicien est déclarée civilement responsable et condamnée à des dommages-intérêts. Le Jugement du Tribunal Civil de la Seine, du 10 juin 1903, déclare que ceux qui emploient des moteurs à essence, doivent, sous peine d'être en faute, prendre surabondamment toutes les précautions nécessaires pour prévenir les dangers. Le tribunal a constaté que l'automobiliste a commis une faute en manquant à son obligation d'indemniser spontanément le propriétaire de la ferme incendiée de même que cet automobiliste a commis une faute en ne prenant pas les précautions surabondantes pour prévenir les dangers.

Une relation de cause à effet doit exister entre la faute et le dommage, sinon la victime est déboutée de sa demande. C'est ce qui a été jugé pour un accident survenu dans les circonstances suivantes. Une auto voulant dépasser un tramway (non sur rails) avait annoncé son approche en cornant; le tramway ne s'était pas dérangé; un enfant, en sautant à terre, se jeta à gauche et fut renversé par l'automobile : la faute ou l'imprudence du watmann était prouvée — à savoir qu'il ne s'était pas suffisamment tiré à droite; l'enfant avait donc été happé par l'auto parce que l'espace séparant les deux véhicules était minime; mais le tramway se fût-il rangé et l'espace eût-il été plus grand, l'enfant se jetant ainsi à gauche eût été renversé pareillement : la faute du watmann ne fut donc pas la cause de l'accident et le père de l'enfant lui ayant demandé une réparation pécuniaire fut débouté de sa demande.

Il va sans dire qu'en matière d'accident d'autos, le pré-

(1) Paris, 20 octobre 1905.

judice moral, même unique, peut être le fondement d'une demande de dommages-intérêts.

« Considérant, dit un arrêt de la Cour de Paris, (1), que si les réparations pécuniaires sont impuissantes pour combler le vide de la mort, elles allègent, du moins dans une certaine mesure, la part de troubles, de privations, de dépenses, de soucis de toutes sortes et de souffrances que la mort apporte dans une famille; que la Cour possède les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer, par les causes diverses de préjudice et de dommages ci-dessus visées, l'indemnité totale dûe par G... à B... à la somme de 10.000 francs ». Et pourtant, le défendeur avait fait valoir que la mort de B..., loin d'avoir causé aux demandeurs un préjudice matériel, les avait mis en possession d'une succession importante sur laquelle ils n'avaient pas le droit de compter d'après les lois de la nature. L'idée que le préjudice moral, laissé, quant à son existence et à son étendue, à l'appréciation des juges, suffit à lui seul pour l'obtention de dommages-intérêts, se rencontre dans un certain nombre d'autres décisions (2).

La rencontre d'une auto avec un animal avait donné lieu à une jurisprudence assez curieuse. Le propriétaire de l'animal était présumé en faute (art. 1385), l'automobiliste ne l'était pas, puisque les tribunaux se refusaient à admettre en pareille hypothèse l'application de l'art. 1384. Pour échapper à une condamnation, le gardien de l'animal devait prouver la faute de l'automobiliste. Mais cette faute varie suivant les cas, car les obligations du chauffeur ne sont pas les mêmes, en présence d'un troupeau, par exemple, ou d'un cheval ou d'un chien. Alors qu'il est considéré comme un devoir du chauffeur, de signaler son arrivée lorsqu'il aperçoit un troupeau (3) et d'obéir aux règles de prudence qu'apprécieront les juges, au point de vue de la vitesse, par exemple, la Jurisprudence affirme que vis-à-vis d'un chien, les auto-

(1) 2 mai 1900.

(2) Bordeaux, 26 juin 1905. Grenoble, 18 novembre 1905.

(3) Trib. Lisieux, 19 octobre 1905.

mobilités n'ont pas à prendre de précautions spéciales, telles que : avertissement, ralentissement, etc. Le maître d'un chien est certainement en faute lorsqu'il le laisse divaguer (art. 57 du Code de la Route), mais s'il l'accompagne, on ne voit pas pourquoi le chauffeur ne serait pas tenu d'avertir afin que le maître puisse rappeler son chien. Un jugement du Tribunal de Nice, du 5 novembre 1923 a jugé : qu'un animal est en état de divagation toutes les fois que son maître ne le tient pas sous sa garde immédiate, de façon à pouvoir le retenir ou le rappeler en cas de danger. Doit être considéré comme tel un chien de petite taille qui — au moment où il a été écrasé par une auto — se trouvait sur la chaussée d'une voie passagère sans être tenu en laisse. En pareil cas, l'automobiliste qui n'a pas à prendre vis-à-vis d'un chien errant des précautions spéciales, doit être exonéré de toute responsabilité; c'était au propriétaire du chien qu'il appartenait de le garder auprès de lui sur le trottoir au lieu de le surveiller à distance.

Au contraire, les chauffeurs doivent modérer leur allure en passant près d'un cheval; ils doivent s'arrêter lorsqu'il manifeste des signes de frayeur et l'abus de l'avertisseur ou l'anormalité du bruit du moteur constituent des fautes engageant leur responsabilité. Et pourtant, la Jurisprudence reconnaît que les chevaux doivent être habitués aux automobiles.

Ainsi, le tribunal civil de Rennes a décidé que le croisement, même inattendu, d'une auto, est une rencontre normale, inévitable; tout conducteur d'attelage doit donc, en prévision de ces rencontres, habituer son cheval aux divers obstacles de la route et, en tous cas, être à même de le maîtriser (1).

Il est inutile de multiplier ici les descriptions d'espèces jurisprudentielles.

L'article 1382 interprété à la lumière traditionnelle de la

(1) Trib. Civ., Rennes, 2 avril 1907.

notion de faute, permet la réparation de beaucoup de dommages. Car le conducteur d'automobile doit rester constamment maître de sa vitesse, ralentir ou même arrêter le mouvement chaque fois que le véhicule peut être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation. L'article 31 du Code de la Route prescrit au conducteur — non seulement de rester constamment maître de sa vitesse — mais encore de ralentir et même d'arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accidents — notamment dans les agglomérations, les passages étroits et encombrés, les carrefours. Cependant plusieurs décisions judiciaires ont décidé qu'un médecin ne commettait pas la contravention d'excès de vitesse, quand même dans les agglomérations, il passait à une allure rapide pour se rendre d'urgence auprès d'un malade.

Les textes réglementaires permettent donc de mettre à la charge des conducteurs, des obligations très minutieuses, de les astreindre à une prudence rigoureuse, de leur imposer la prévision raisonnable des accidents qui peuvent arriver et qu'ils sont tenus d'éviter.

Les tribunaux puisent dans la variété et la complexité des circonstances les éléments constitutifs de la faute ou de l'imprudence du chauffeur.

Aussi bien les magistrats, justement préoccupés de la sécurité publique, ne font-ils pas jouer seulement les articles 1382 et 1383. Ils ont fait aussi intervenir la responsabilité du fait d'autrui.

La victime ne s'attaque pas toujours à celui qui conduisait l'automobile au moment où s'est produit l'accident. Elle peut s'en prendre au propriétaire de la voiture conduite par son domestique ou au maître de ce dernier, bien que non propriétaire de la voiture (art. 1384-3°). En vertu de ce principe, le maître — propriétaire ou non de l'automobile — est donc responsable du dommage causé par l'auto que conduit, pour le compte de ce maître, son domestique ou préposé, lorsque l'accident est imputable à ce dernier.

Le maître responsable en vertu de l'article 1384-3° subit les conséquences d'une présomption de faute contre laquelle il lui est interdit de faire la preuve contraire. Mais le demandeur, pour réussir dans son action contre le maître doit faire une double preuve, à savoir :

1° que le domestique ou préposé a été responsable de l'accident dans les termes de l'article 1382, c'est-à-dire a commis une faute, appréciée suivant les règles précédemment exposées ;

2° que le domestique ou préposé était bien dans l'exercice de ses fonctions. Ainsi ne sera pas condamné à réparer le dommage causé, le patron dont l'employé aura pris la voiture pour s'en servir, en son nom personnel et non pour le compte du patron.

Le propriétaire n'est pas forcément responsable, car il peut s'être adressé, pour la conduite de sa voiture, au chauffeur d'un tiers. Ainsi un propriétaire d'auto s'adresse à une maison de commerce, qui lui fournit un mécanicien pour la conduite de sa voiture : en cas d'accident, la responsabilité incombe à la maison de commerce (1).

Quant à l'expression « exercice de ses fonctions », elle est entendue par la Jurisprudence d'une façon très large et comprend, avec le dommage causé par l'exercice même des fonctions, celui qui l'a été à l'occasion de cet exercice, pour un exercice abusif même.

Ainsi un cocher de louage qui laisse monter dans la voiture qu'il conduit, une personne (un de ses camarades regagnant son domicile à la fin de la journée) par complaisance et sans rétribution, doit être considéré comme agissant dans l'exercice de ses fonctions, bien qu'il commette ainsi une infraction aux règlements imposés par son patron (2). Le maître, eût-il ordonné à son chauffeur de conduire la voiture au garage, serait néanmoins responsable du dommage causé

(1) Trib. Seine, 22 février 1905.

(2) Trib. Seine, 14 janvier 1891. D, 96, II, 342.

par un abus de fonctions de ce chauffeur, se servant de la voiture pour une promenade d'agrément. Toutefois, il faut tenir compte des circonstances et le maître est déchargé s'il arrive à prouver que la victime n'ignorait pas que la voiture était sortie à son insu, hypothèse dans laquelle le préposé est considéré comme agissant pour son compte personnel et le fait de la victime absorbe, en quelque sorte, le risque ordinairement supporté par le maître.

Lorsqu'on veut porter un jugement critique sur toute la jurisprudence qui vient d'être relatée, il faut retenir que la victime d'un accident, ne peut, soit dans le domaine des articles 1382 et 1383, soit dans celui de l'article 1384-3°, obtenir satisfaction que si elle prouve la faute de l'automobiliste. L'idée de faute présumée est rejetée, en elle-même, à l'encontre du propriétaire ou du gardien de l'auto.

Une première conséquence de cette conception est que, sans la preuve de la faute, l'accident demeure sans réparation. Or, les difficultés de la preuve ne tendent pas à assurer une facile répression des méfaits de l'automobilisme. « Une règle comme celle de l'article 1382, a dit M. Colin, ne convient pas à une cité complexe dans laquelle les hommes sont placés, par suite du développement du machinisme et de l'utilisation des forces naturelles au profit de l'industrie, dans des conditions d'action réciproque, extrêmement inégales. » D'après M. Colin, comme d'après M. Wahl (1), la nécessité pour la victime de fournir la preuve de la faute est pleine d'inconvénients. La faute peut parfaitement exister et la preuve en être impossible; l'accident s'est produit en rase campagne, sans témoins, par exemple et la victime est condamnée à subir ses conséquences; y eût-il même des témoins, la preuve qu'ils apportent, relativement à l'excès de vitesse, par exemple peut manquer de certitude. Une auto avait tamponné et tué un taureau, le propriétaire de ce dernier avait intenté une action en dommages-intérêts contre

(1) *Revue trimestrielle de Droit Civil*, 1908.

l'automobiliste et un témoin avait déposé que l'auto marchait à forte allure et avait foncé sur le taureau. Son témoignage fut écarté sous prétexte que l'évaluation de vitesse ne peut se faire qu'avec des chronomètres.

Quelle conclusion tirer de tout ce qui précède ? La plupart des arrêts se plaçant sur le terrain de l'article 1382, ont prétendu n'accorder des dommages-intérêts aux victimes d'accidents causés par des automobiles que lorsque la faute du conducteur apparaissait. La faute étant, par définition, toute violation d'une obligation, consistait d'abord dans les infractions aux lois et règlements. D'autre part, les juges, qualifiant certains faits d'imprudence, en faisaient les motifs d'une décision de réparation. Mais plus ils s'éloignaient de l'infraction précise à une loi, à un règlement, à une obligation légale bien caractérisée, plus la qualification de faute devenait facile et plus les jugements avaient tendance à s'en tenir aux simples faits, équitablement appréciés. Par équité, et grâce à des détours, la Jurisprudence arrivait souvent à donner gain de cause aux victimes ; « sous la pression de l'équité, dit M. Colin, nos tribunaux font bon marché des articles relatifs au fardeau de la preuve... La plupart des décisions judiciaires donnent satisfaction. » (1)

Mais alors, ne valait-il pas mieux apprécier la responsabilité en matière d'automobile d'après des principes plus fermes et plus sûrs, abandonner l'article 1382 manifestement insuffisant ? D'ailleurs, si développé que fût chez les magistrats l'esprit d'équité et de défense du piéton, et quelques nombreuses que fussent les décisions donnant satisfaction, il n'était pas rare de voir une victime échouer dans sa tentative de preuve et lutter vainement, avec des armes inégales, contre les assureurs de responsabilité.

(1) *Bulletin de la Société d'Etudes Législatives*, 1907.

SECTION II.

Distinction du fait personnel et du fait de la chose.

Application respective de l'art. 1382 et de l'art. 1384-1°.

Affirmée dans quelques décisions, la distinction du fait personnel et du fait de la chose paraît avoir été acceptée par un arrêt de la Chambre des Requêtes du 22 mars 1911 ayant décidé que, lorsqu'une auto est conduite par un chauffeur, l'action de la victime doit être fondée sur l'article 1382 et non sur l'article 1384 (1). Cet arrêt si faiblement motivé qu'il se réduisait à une simple affirmation, avait néanmoins confirmé la Jurisprudence dont il s'agit dans une certaine mesure.

D'après certains arrêts (2) la responsabilité en matière d'accidents d'autos aurait été régie, suivant les cas, soit par l'article 1382, soit par l'article 1384. L'accident était-il causé par une auto conduite par l'homme ? On le considérait comme provenant d'un fait personnel : l'article 1382 était applicable. Dans le cas contraire, on appliquait l'article 1384. Dans la première hypothèse, le demandeur devait prouver la faute du conducteur. Dans la deuxième hypothèse, il appartenait au conducteur d'établir que le fait de la chose était dû à un cas fortuit, il ne lui suffisait pas d'établir l'absence de faute de sa part.

Cette distinction ne se limitait d'ailleurs pas à la matière des automobiles et nous la rencontrons encore dans un jugement du tribunal civil de Roanne du 20 novembre 1923 à propos d'une faucheuse mécanique :

« L'article 1384 édicte la responsabilité des choses que l'on a sous sa garde, mais il échet de faire ici une distinc-

(1) Dalloz, 1911, I, 355.

(2) Dijon, 22 janvier 1907. D, 1910, II, 132.
Orléans, 25 février 1909. D, 1911, II, 307.

tion, à savoir que cet article n'est applicable que dans le cas où le dommage a été causé par la chose inanimée seule, et en dehors de la participation de l'homme; qu'il ne l'est pas quand cette chose inanimée a causé le dommage au moment où elle était, soit actionnée, soit dirigée par la main de l'homme, dont elle n'était plus que l'instrument passif, hypothèse où l'article 1382 trouve son application. » (1)

Cette théorie avait été justement critiquée en doctrine (2). Elle s'était formée à une époque où le doute régnait encore non seulement sur la force de la présomption contenue dans l'article 1384-1^{er}, mais aussi sur le fondement exact de la règle. Aussi bien la distinction dont il s'agit était-elle subtile et défectueuse. Il était difficile de comprendre pourquoi l'on appliquait un régime différent de responsabilité, suivant que l'automobile était livrée sans direction à la force de son moteur ou de son poids ou que l'auto était mal dirigée par son conducteur. On avait voulu expliquer cette dualité de régime en disant que, dans le premier cas seulement, il y avait fait de la chose. « Mais comme l'a remarqué M. Ripert, l'expression elle-même est fautive; la chose est un instrument et non une cause. Que la faute de l'homme consiste à abandonner une voiture qui se met en marche d'elle-même, ou à mal diriger la voiture qu'il conduit, il y a dans les deux cas une faute démontrée ou présumée; ce sont simplement les conséquences de la faute qui grandissent par l'emploi de la chose inanimée. » (3)

Même si l'on acceptait l'expression et l'idée de fait de la chose (la voiture brûle ou se met en marche sur une pente), opposé au fait personnel, il n'était pas exact d'affirmer qu'il y avait toujours fait personnel lorsque l'automobile était conduite par l'homme. Une chose inanimée, notamment une

(1) *Recueil périodique des Assurances*, 1924, p. 416.

(2) Colin et Capitant, *Droit civil français*, 4^{me} édit., T. II, p. 403, n° 1.

(3) Note au Dalloz, 1925, I, p. 6, 1^{re} colonne.

machine conduite par la main de l'homme, n'est-elle pas susceptible de produire par elle-même un accident en dehors de toute faute de la part de celui qui la dirige ! Si l'accident se produit dans ces conditions, la machine, chose inanimée, apparaît comme la seule cause génératrice de l'accident, la mise en marche de cette machine par l'intervention humaine ne constituant que la cause occasionnelle ; le détenteur de cette machine devait tomber alors sous le coup de l'article 1384, bien qu'il la conduisît. D'où nouvelle difficulté consistant à savoir si la cause génératrice de l'accident provenait du conducteur ou de l'automobile.

Sans doute on pouvait tenter, au point de vue rationnel, une justification de la théorie en se livrant aux considérations suivantes. Ou bien la chose a fonctionné normalement, elle n'aurait à aucun moment échappé au contrôle d'un conducteur vigilant ; alors l'accident a été le résultat d'un acte humain et la chose n'a été qu'un instrument docile entre les mains de son conducteur ; le fait de l'homme domine la matière : application de l'article 1382 ; ou bien la chose n'a pas fonctionné normalement, elle a cessé d'obéir en quelque sorte à la volonté de son conducteur, elle a échappé au contrôle, même vigilant, de celui-ci (rupture de direction, par exemple) la chose domine l'homme, d'où application de l'article 1384.

Mais ces considérations logiques, par le fait même qu'elles se traduisaient, dans la pratique, comme nous l'avons dit, par des complications et des incertitudes ne tendaient pas à assurer une suffisante réparation des accidents d'autos et par suite, la sécurité désirable de la rue et de la route.

SECTION III.

Application exclusive de l'article 1384 - 1^o

La fréquence et la gravité des accidents, la difficulté pour les victimes d'administrer une preuve par suite de l'absence ou de la défaillance des témoins, la nécessité de lutter contre

les assureurs de responsabilité qui ne redoutent pas une instance en justice; et la nécessité d'assurer une réparation, avaient déterminé une partie de la doctrine à préconiser, d'une manière très générale, l'application de l'article 1384.

Ce mouvement doctrinal avait récemment entraîné l'adhésion de certains tribunaux qui, repoussant la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, avaient admis que la présomption de l'article 1384 doit s'appliquer indifféremment à tous les accidents causés par les autos. Ces tribunaux ne s'étaient pas arrêtés à l'objection suivante. L'article 1384 serait absolument inapplicable dans l'hypothèse d'un accident d'automobile parce qu'on ne saurait sérieusement soutenir que le dommage fût causé par le fait de la chose. Ce n'est point l'automobile qui détermine l'accident, mais c'est la direction ou l'impulsion qui lui est donnée; il ne s'agirait donc pas d'un dommage causé par le fait d'une chose inanimée, mais d'un dommage ayant sa cause dans la faute ou dans le fait de celui qui la dirige.

Cette objection touchait à des considérations que nous avons déjà abordées et que nous rencontrerons encore. Admettons que derrière tout dommage, il y ait le fait de l'homme. Il s'agit précisément de savoir s'il n'est pas permis, en vertu d'une idée générale qui dépasse la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, de faire en quelque sorte abstraction du premier pour ne considérer que la rencontre de la chose dommageable avec la victime. Telle n'est-elle pas l'utilité de l'article 1384 qui dispense de fournir la preuve, parfois impossible de la faute du conducteur ? Pour ces motifs, les arrêts rapportés ont fait une application générale de ce dernier texte.

Cette solution facilitait singulièrement l'obtention de dommages-intérêts, notamment pour la victime d'un accident arrivé en rase campagne. Car le rapport de cause à effet entre la rencontre et le dommage est habituellement de toute évidence et ne peut être nié, de sorte que c'était au chauffeur à se disculper. Il ne s'agissait d'ailleurs pas, dans les décisions

dont nous parlons, d'une responsabilité découlant de la qualité de propriétaire, comme celle qui inspirait le projet précédemment exposé de la Société d'Etudes législatives, mais d'une présomption de faute établie dans les termes de l'article 1384-1^{er}. Cette Jurisprudence devait recevoir la consécration de la Cour de Cassation.

CHAPITRE TROISIEME

L'arrêt de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924 et la Jurisprudence postérieure

L'application de l'article 1384-1^{er} aux dommages causés par les automobiles pouvait être prévue d'après les derniers arrêts de la Cour de Cassation. Celle-ci, en effet, précisant dans ses arrêts du 21 janvier 1919 et du 28 juin 1920, la théorie de la responsabilité du fait des choses, avait clairement affirmé la règle suivante : le gardien d'une chose inanimée doit être présumé responsable du dommage causé par cette chose, quand il ne rapporte pas la preuve que le dommage est dû à une cause qui lui est étrangère, cette dernière formule comprenant le cas fortuit ou force majeure, le fait d'un tiers et la faute de la victime. La garde d'une chose crée une présomption irréfragable de faute (1).

Certaines décisions (2) qui avaient appliqué cette règle aux incendies communiqués par les immeubles, soulevèrent une vive émotion dans le monde des assureurs. Ils ont réussi

(1) 21 janvier 1919. D, 1920, I, 169.
28 juin 1920. D, 1922, I, 25.

(2) Trib. Civ. Nancy, 31 juillet 1922.
— Le Havre, 1^{er} avril 1922.

à intéresser le Parlement à leur cause et à obtenir de celui-ci une intervention, qui, comme le dit M. Ripert, a dépassé la mesure acceptable (1). La loi du 7 novembre 1922 a apporté à l'article 1384 une exception fondée sur la nature du fait générateur du dommage, l'incendie, alors qu'il eût fallu rechercher uniquement si la chose qui communique l'incendie devait ou non être spécialement gardée et surveillée, car il n'y a aucune raison pour que les gardiens de certaines choses qui présentent un danger particulier d'incendie ne soient pas présumés en faute quand cet incendie se produit.

Le vote de cette loi allait-il arrêter la Jurisprudence dans son application de l'article 1384 aux accidents provenant du fait des automobiles ? On pouvait d'autant plus se le demander que les tribunaux reconnaissent en général au nouveau texte un caractère interprétatif difficile à admettre s'il y avait eu là une mesure d'exception. Mais il n'en a rien été et les tribunaux ont continué à appliquer largement l'article 1384.

Il est vrai que la Cour de Cassation appelée à se prononcer sur la portée d'application de ce texte quant aux choses inanimées s'est inspirée des critiques dirigées contre les décisions rendues en matière de communication d'incendie par un immeuble et a décidé que l'article 1384-1^{er} est inapplicable aux immeubles, sous le prétexte que la responsabilité de ce chef est prévue par l'article 1386. « Attendu, dit en effet, l'arrêt de la Chambre civile du 26 juin 1924 (2) que si, aux termes de l'article 1384-1^{er}, on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde, cette disposition est inapplicable aux immeubles, que le propriétaire d'un bâtiment n'est présumé responsable que du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou d'un vice de construction ;

(1) Note au Dalloz, 1925, I, 5.

(2) Dalloz, 1924, I, 159.

qu'en dehors du cas prévu par l'article 1386, il reste soumis à la règle de l'article 1382... » Dans l'espèce, un homme avait été tué par l'éboulement d'un bâtiment à la démolition duquel il travaillait en qualité d'homme de journée, sous la direction et avec le concours du propriétaire de l'immeuble; les circonstances et la cause de l'accident étaient restées inconnues. La solution contenue dans l'arrêt du 26 juin 1924 se retrouve d'ailleurs dans quelques autres décisions (1).

Peut-être cette solution est-elle critiquable : quoi qu'il en soit — et nous n'avons pas à insister sur ce point — la Cour de Cassation, par cela seul qu'elle excluait les immeubles de l'application de l'article 1384-1^{er}, se trouvait amenée à décider que le gardien de toute chose mobilière doit être présumé en faute. « La mobilité de la chose et sa sensibilité à l'action de l'homme devenaient des motifs particuliers de la soumettre à l'article 1384. » (2). Et c'est ainsi que la Chambre civile dans son arrêt du 29 juillet 1924, a appliqué la présomption de faute à la Compagnie de voitures qui a la garde des automobiles confiées par elle à des chauffeurs.

Etant donnée l'importance de cet arrêt, il y a lieu de décrire attentivement l'espèce dans laquelle il a été rendu, d'en connaître la teneur intégrale et de déterminer sa portée exacte, de calculer ses conséquences.

SECTION I.

L'Arrêt

Les époux Bessièrès ont, à la date du 7 janvier 1919, assigné la Société coopérative l' « Abeille » en paiement de 50.000 francs de dommages-intérêts pour réparation d'un préjudice résultant d'un accident survenu le 11 juillet 1918.

(1) *Cass. Req.*, 1^{er} février 1925. *Dalloz*, *Recueil hebdomadaire*, 1925, p. 160.

(2) *Note Ripert*. D., 1925, I, 6.

ayant occasionné à dame Bessières de graves blessures. La Compagnie l' « Abeille » était propriétaire de la voiture automobile, conduite, au moment de l'accident, par le chauffeur Saverne. Le Tribunal civil de la Seine, le 7 juillet 1919, avait déclaré les époux Bessières, mal fondés tant en leurs conclusions principales qu'en leurs conclusions subsidiaires à fin d'enquête.

Sur appel des époux Bessières, la Cour de Paris rendit, le 10 décembre 1920, l'arrêt interlocutoire suivant : « Considérant que, le 11 juillet 1918, la dame Bessières, qui se trouvait dans sa boutique, fut renversée et blessée, par une voiture automobile appartenant à la Compagnie l' « Abeille », qui, par suite d'une embardée, était montée sur le trottoir, l'avait franchi, avait brisé la devanture et pénétré dans l'intérieur de la boutique; que, dans ces circonstances aucune faute ne saurait être reprochée à la victime; considérant que les époux Bessières soutiennent, dans leurs conclusions, que la Société doit être déclarée responsable de l'accident, soit qu'elle ait eu le tort de confier sa voiture au chauffeur Saverne, soit qu'elle lui ait confié une voiture en mauvais état d'entretien ou sans examen préalable de son état; considérant, sur le premier point, que Saverne était porteur de son permis de conduire dont il pouvait se servir dans les circonstances de la cause, qu'il y a dès lors lieu de rejeter ce premier moyen; considérant sur le second moyen, que la Cour ne possède pas quant à présent les éléments nécessaires pour statuer au fond; que d'autre part, et sans qu'il en résulte aucun préjugé sur la responsabilité de l'accident, sans tarder davantage de connaître quelles peuvent être les conséquences de l'accident à l'égard de la victime et de recourir à une seconde expertise, d'ordre médical;

Par ces motifs, commet Périssé, expert; dit qu'il recherchera les conditions dans lesquelles s'est produit l'accident et s'il est dû au mauvais état de la voiture, qu'il recherchera également quelles ont été les causes de cet accident et notamment s'il a été la conséquence de l'insuffisance de résis-

tance ou de défaut de serrage ou d'ajustage des boulons de la roue de l'automobile; s'entourera de tous renseignements, se fera communiquer tous documents utiles, entendra les explications des parties, vérifiera et contrôlera leurs dires réciproques; commet d'autre part, en qualité d'expert, le docteur Courtois-Suffit, lequel examinera la dame Bessières, recherchera et fixera les conséquences de l'accident dont elle a été victime, se prononcera sur son état de santé actuel, s'entourera de tous renseignements utiles, entendra les parties dans leurs dires et explications; dit enfin qu'aucune faute ne peut être retenue à la charge de la victime; dit que la Société coopérative l'Abeille n'a commis aucune faute en confiant la voiture à Saverne; tous droits, moyens et dépens réservés. »

A la suite de cet arrêt interlocutoire, la Cour rendit, le 6 janvier 1922, l'arrêt définitif suivant : « Considérant qu'il résulte du rapport de l'expert que la cassure des boulons a été la conséquence et non la cause de l'accident, que cet accident ne peut pas être attribué au mauvais état de la voiture automobile, que dès lors aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 C. civ. — Considérant enfin que si les époux Bessières imputent au chauffeur Saverne la responsabilité de l'accident, il y a lieu d'observer que le dit Saverne, poursuivi devant le Conseil de Guerre sous l'inculpation de blessures par imprudence, a été acquitté par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée. Par ces motifs, et tous autres non contraires des premiers juges, confirme le jugement; condamne les époux Bessières à l'amende et à tous les dépens d'appel. »

Les époux Bessières formèrent un pourvoi en Cassation contre cet arrêt. Ils ont invoqué à l'appui de ce pourvoi les deux moyens suivants :

Premier moyen. — Violation de l'article 1384 C. Civ.,

fausse application de l'art. 1351 du Code civ. en ce que l'arrêt attaqué a rejeté l'action en responsabilité des exposants à raison de l'accident causé par une voiture automobile, dont le chauffeur n'était plus maître, sous l'unique prétexte qu'il n'aurait pas été établi que la voiture confiée au chauffeur Saverne aurait été en mauvais état et alors que la cause de l'accident demeurerait inconnue, alors, qu'en cas d'accident causé par une chose, ce n'est pas à la victime à faire la preuve de la faute du propriétaire de la chose, et que, pour échapper à la présomption de faute qui pèse sur lui en vertu de l'article 1384, c'est au contraire au propriétaire de la chose de faire la preuve du cas fortuit ou de la force majeure et qu'il ne peut suffire, pour faire tomber cette présomption, que le juge constate que la cause de l'accident est demeurée inconnue.

2^e moyen. — Violation de l'art. 1351 C. civ. et de l'art. 1384 C. civ. en ce que l'arrêt attaqué a rejeté l'action en responsabilité des exposants en tant que fondée sur la faute du chauffeur Saverne, sous l'unique prétexte que ledit Saverne, traduit devant le Conseil de Guerre, sous l'inculpation de blessures par imprudences, avait été acquitté par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée, alors que le dit jugement, émanant d'un Conseil de Guerre et par suite non motivé, ne pouvait emporter chose jugée sur l'existence, en dehors d'un fait punissable, d'un quasi-délit civil.

La Chambre civile de la Cour de Cassation, dans son arrêt du 29 juillet 1924 a ainsi statué :

« La Cour — Vu l'article 1384 alin. 1, C. civ., attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, qu'il ne suffit pas de

prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du dommage est demeurée inconnue. Attendu que, le 1^{er} juillet 1918, une voiture automobile, appartenant à la Compagnie de voitures, l'Abeille, conduite par le chauffeur Saverne, mobilisé, alors en permission, a gravement blessé la dame Besières, que Saverne a été acquitté par le Conseil de Guerre. Attendu que l'arrêt attaqué décide que l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la voiture automobile, aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384-1^{er} Code civil; qu'en statuant ainsi, il a violé l'article susvisé. — Sur le second moyen : En ce qui concerne la fin de non-recevoir : attendu que le moyen tiré de la responsabilité de la Compagnie l'Abeille, résultant de la faute de son préposé, n'est pas nouveau, la réfutation formant l'une des bases de l'arrêt attaqué; rejette la fin de non-recevoir. — Au fond : vu l'article 1351 C. civ.; attendu que le principe d'après lequel les décisions de la justice criminelle ont au civil l'autorité de la chose jugée, doit être entendu en ce sens que le juge civil ne peut méconnaître ce qui a été jugé par le juge au criminel; attendu que l'arrêt attaqué déclare qu'il n'y a pas lieu de rechercher si l'accident est dû à la faute du chauffeur Saverne, par le motif que celui-ci, poursuivi par le Conseil de Guerre sous l'inculpation de blessures par imprudence, a été acquitté par jugement passé en force de chose jugée; — mais attendu que le jugement du Conseil de Guerre n'a statué qu'en ce qui concerne la culpabilité; que, dès lors, il appartenait à la Cour d'Appel de rechercher si les faits ne constituaient pas un quasi-délit entraînant la responsabilité de l'auteur; que dès lors l'arrêt attaqué a violé l'article ci-dessus visé. — Par ces motifs, casse... »

Comme on le voit, l'arrêt rapporté contient deux solutions éminemment intéressantes en matière d'accidents d'automobiles.

En premier lieu, la responsabilité de la Compagnie engagée par application de l'article 1384-1^{er} ne peut disparaître que si la Compagnie démontre que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne lui est pas imputable.

En second lieu, l'acquiescement du conducteur du véhicule par la juridiction répressive ou la poursuite pour blessures par imprudence, n'a pas l'autorité de la chose jugée quant à la recherche d'une cause génératrice de responsabilité civile.

Nous ne nous occuperons ici que de la première de ces solutions, la seconde devant faire l'objet d'un chapitre ultérieur.

SECTION II.

La portée de l'Arrêt

L'arrêt du 29 juillet 1924 a causé une vive émotion parmi les propriétaires d'automobiles et surtout parmi leurs assureurs. Il est humain qu'on ait cherché à en affaiblir, sinon à en détruire la portée.

Selon certains, la Chambre civile n'aurait tranché que le point de savoir quelle est la nature de la preuve qu'il faut fournir pour renverser la présomption de l'article 1384. Elle se serait bornée à rappeler que cette présomption ne peut pas être détruite par la preuve qu'aucune faute n'a été commise par le gardien, mais qu'il est nécessaire à ce dernier d'établir le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime. L'arrêt de la Chambre civile serait ainsi tout à fait étranger à la question de savoir si l'article 1384 régit la responsabilité des accidents causés par les automobiles conduites.

On est même allé jusqu'à dire que la Cour de Cassation n'aurait rendu qu'un arrêt d'espèce et qu'elle n'aurait envisagé l'application de l'article 1384 que parce que la victime s'était fondée sur le mauvais entretien de la voiture. Inter-

prétation qui n'est guère défendable, parce que les constatations de fait établissaient que la preuve du mauvais état de la voiture n'était pas rapportée !

D'autre part, certains tribunaux, prétendant ne pas comprendre la véritable pensée de la Chambre civile, ont accepté la distinction, antérieurement proposée, entre le fait de la chose et le fait de l'homme.

« Pour que la présomption de l'article 1384 reçoive son application, déclare la Cour de Montpellier, le 8 octobre 1924 (1), il faut que le dommage soit le fait de la chose seule, en dehors de la participation de l'homme. Lorsque l'automobile, qui a été la cause de l'accident était actionnée et dirigée par son conducteur, il est nécessaire d'établir la faute de ce dernier. »

« La victime d'un accident causé par une automobile conduite doit, pour réussir dans son action en dommages-intérêts, prouver la faute de son conducteur, conformément aux articles 1382 et 1383 Code civil », déclare le Tribunal civil du Havre, le 13 décembre 1924 (2). De son côté, le Tribunal civil de Bordeaux (3), le 9 décembre 1924, argumente en ces termes : « Il n'est pas possible d'assimiler à une chose inanimée pouvant parfois causer un dommage, par suite d'un vice intrinsèque et en dehors de toute participation humaine, une voiture automobile occasionnant un accident alors qu'elle est en marche et soumise constamment à l'impulsion et à la direction du conducteur. La victime d'un accident d'automobile ne saurait donc, dans ces circonstances, invoquer la présomption de faute de l'article 1384. S'en tenir aux risques créés objectivement et faire abstraction des éléments intellectuels qui jouent pourtant un rôle prépondérant dans le fonctionnement normal de l'automobile, entraînerait cette conséquence regrettable au point de vue de

(1) *Recueil périodique des Assurances*, 1924, p. 411.

(2) *Ibidem*, p. 413.

(3) *Ibidem*, p. 415.

la sécurité, de rendre inutiles pour le chauffeur, les précautions les plus élémentaires et de placer, au cas de collision de deux automobiles, leurs conducteurs respectifs, dans la même situation juridique sans qu'il puisse être fait état de la prudence méritoire de l'un et de la témérité de l'autre. »

Le 16 décembre 1924, le Tribunal civil de Valence, affirme aussi que la présomption de faute de l'article 1384 ne peut être invoquée à l'encontre du conducteur d'une automobile à raison de l'accident par lui causé en conduisant la voiture; ce conducteur ne peut, d'après le jugement, être déclaré responsable que si la preuve d'une faute est rapportée par la victime, conformément aux articles 1382 et 1383. — Même distinction dans un arrêt de la Cour de Riom, du 17 novembre 1924, aux termes duquel « une chose inanimée, notamment une automobile, conduite par la main de l'homme, est susceptible de produire par elle-même, en dehors de toute faute de celui qui la dirige, un accident. Lorsqu'il en est ainsi et que la machine apparaît comme la seule cause génératrice de l'accident, l'article 1384 est applicable; l'application simultanée des articles 1382, 1383 et 1384 ne saurait être ordonnée. » (1)

La même distinction du fait de l'homme et du fait de la chose se rencontre encore dans un arrêt de la Cour de Nîmes, du 9 janvier 1925, dans un arrêt de la Cour de Riom du 22 janvier 1925, dans un jugement du Tribunal civil de Vienne du 22 janvier 1925 (2).

Nous ne reviendrons pas sur cette distinction dont nous avons déjà présenté la critique.

Attachons-nous à l'autre interprétation proposée de l'arrêt dont nous nous occupons.

Pour soutenir que la Chambre civile se serait implicitement prononcée sur la portée de la présomption établie par

(1) *Recueil périodique des Assurances*, 1924, p. 404.

(2) *Dalloz, Recueil hebdomadaire*, 1925, p. 151, 189, 215.

l'article 1384-1° sans s'occuper de savoir si ce texte régit d'une manière générale la matière des accidents d'automobiles, on raisonne de la façon suivante.

L'arrêt du 29 juillet 1924 décide *in terminis* : « que la présomption de faute établie par l'article 1384 à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée, qui a causé le dommage, ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute et que la cause du dommage est restée inconnue. »

Jusqu'ici, la Cour de Cassation ne fait que rappeler un principe maintes fois affirmé par elle et souvent appliqué par les Cours d'Appel. L'arrêt du 29 juillet continue en ces termes : « Attendu que l'arrêt attaqué décide que l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la voiture automobile, aucune faute ne peut être retenue à la charge de X... qui détruit la présomption de faute pesant sur elle, aux termes de l'article 1384-1° C. civ.; qu'en statuant ainsi il a violé l'article susvisé. » Littéralement cet arrêt décide seulement qu'on ne peut pas repousser la présomption de l'article 1384 par un semblable argument; il ne décide nullement que l'article 1384 régisse la matière des accidents d'automobiles.

Cette analyse n'est à notre sens qu'un essai de déformation de la pensée de la Cour de Cassation.

« S'imagine-t-on, écrit M. Ripert, que la Cour de Cassation ait l'habitude de rendre des décisions à grand fracas et de prononcer contre les automobilistes des arrêts de réglemeⁿt ? Le pourvoi qui lui était soumis était fondé sur la violation de l'article 1384. Si la Chambre civile avait estimé que cet article était inapplicable dans l'espèce, elle aurait rejeté le pourvoi, puisque l'arrêt attaqué ne relevait pas la faute du conducteur. Elle juge au contraire que cette disposition doit s'appliquer et que la Cour d'Appel n'a pas interprété l'article 1384 d'une façon assez sévère, puisqu'elle

a permis au gardien de l'automobile de faire la preuve de l'absence de faute. La solution est acquise: » (1).

Il convient de souligner ces observations de M. Ripert. Si la Cour de Cassation avait estimé que l'article 1384 — dont le pourvoi invoquait la violation — était inapplicable, elle aurait rejeté ce pourvoi et n'aurait pas pris soin de rechercher si la présomption édictée par cet article avait été écartée à tort ou à raison. Si elle avait pensé que l'article 1382 était seul applicable, elle aurait rejeté le pourvoi, car l'arrêt de la Cour d'appel était bien rendu, du moment qu'il constatait que le propriétaire de l'auto n'avait commis aucune faute. Or, la Chambre civile juge que l'article 1384 a été mal interprété par l'arrêt attaqué et que celui-ci a eu le tort de permettre au propriétaire de l'automobile de se libérer par la simple preuve qu'il n'avait pas commis de faute. Elle casse l'arrêt parce qu'il s'est montré trop indulgent dans l'admission des moyens à l'aide desquels le gardien peut s'exonérer de la présomption. Elle reproche à la décision qu'elle casse de n'avoir pas fait produire à l'article 1384 toutes ses conséquences. Par cela même, elle admet, implicitement, mais nécessairement, que l'article 1384 était applicable aux circonstances de fait décrites par la Cour d'appel et souverainement établies par ses constatations. Un passant avait été renversé et blessé par une automobile conduite par un préposé du propriétaire de l'auto et l'accident ne pouvait être attribué au mauvais état de la voiture; cette dernière constatation excluait le vice de la chose, son fait propre, et il ne restait plus à la Cour de Cassation qu'à décider si l'article 1384 pouvait régir la responsabilité d'un accident occasionné par une automobile conduite, et alors que le vice ou la défectuosité de la chose ne pouvaient être incriminés. Si la Cour de Cassation avait pensé que l'article 1384 était inapplicable à la situation ainsi définie et que seul

(1) Noté au Dalloz, 1925, I, 6.

l'article 1382 régissait la responsabilité recherchée, elle aurait — on ne saurait trop le répéter — rejeté le pourvoi, puisque la Cour d'appel avait refusé de prononcer une condamnation en l'absence d'une faute prouvée à l'encontre du défendeur. La pensée de la Chambre civile n'est donc pas douteuse. L'article 1384-1° s'applique aux automobiles qui vont sous la direction de leur conducteur. La victime n'a donc pas d'autre preuve à faire que celle de la matérialité de l'accident. Le gardien ne peut dégager sa responsabilité qu'en démontrant que l'accident est dû à une cause qui lui est étrangère.

Effectivement, un certain nombre de décisions récentes n'ont pas hésité à voir dans l'arrêt du 29 juillet une décision de principe admettant d'une manière très générale que l'article 1384 s'applique à celui qui a la garde d'une automobile conduite.

L'arrêt de la Cour de Paris du 18 octobre 1924 a été très net à cet égard (1). Une enfant, heurtée par une automobile sur une grande route, avait été projetée à quinze mètres et relevée morte contre le treillage clôturant l'habitation de ses parents. Le chauffeur n'avait pas établi que l'accident fût dû à l'imprudence de la victime. La Cour considère que la présomption de faute de l'article 1384 reste à la charge de ce chauffeur et le condamne.

La même interprétation de l'arrêt du 29 juillet a été faite par le Tribunal civil de la Seine, le 29 octobre 1924 (2) et par la Cour de Rouen le 17 mars 1925 (3). Et le Conseil d'Etat lui-même qui n'a pas à appliquer les textes du Code civil, a décidé lui aussi qu'une présomption de faute pèse sur les automobilistes (4).

(1) *D. H.*, 1924, 691.

(2) *D. H.*, 1924, 661.

(3) *D. H.*, 1925, 338.

(4) Note Ripert au Dalloz, 1925, I, 6.

Désormais, il est donc acquis que si l'article 1385 établit une présomption contre le propriétaire d'un animal, fût-il égaré ou échappé, l'article 1384 établit aussi une présomption contre le gardien d'une chose, en général, d'une automobile en particulier.

Le principal intérêt de l'application de l'article 1384 se manifeste surtout lorsque l'accident s'est passé en l'absence de tous témoins. Je suppose que vous — piéton — avez été blessé en pleine campagne, alors que personne ne vous voyait. S'il vous fallait prouver la faute du gardien de l'automobile, comment vous y prendriez-vous ? Vous n'auriez aucun moyen de preuve et ce propriétaire pourrait soutenir que c'est vous qui avez eu tort. Il soutiendrait en tous cas, que lui n'a commis aucune faute et comment prouveriez-vous le contraire ? Grâce à l'article 1384, vous n'avez pas à prouver cette faute. Le seul fait que c'est l'automobile qui a occasionné l'accident entraîne la responsabilité de la personne qui en a la garde, il n'appartient qu'à elle d'établir la cause étrangère, votre faute, à vous ; n'est-ce pas toute justice ? Le propriétaire d'un chien serait présumé responsable des dommages causés par l'animal et le propriétaire d'une voiture automobile écraserait à volonté, en rase campagne, tous les piétons qui s'offriraient à lui sans subir la même présomption de responsabilité ! Cette différence était vraiment choquante et on ne pouvait que déplorer le résultat auquel on aboutissait en refusant ce même avantage au vulgaire piéton renversé par une auto. L'égalité est maintenant rétablie.

Mais on ne peut s'en tenir à ces considérations sommaires et il importe de regarder de près les conséquences de la solution affirmée par la Cour de Cassation.

SECTION III.

Les conséquences de l'arrêt

Dès à présent, il n'est pas impossible de prévoir les conséquences qui pourront résulter de la jurisprudence nouvelle. Ces conséquences, dont la détermination n'est d'ailleurs pas exempte de difficultés, se réfèrent :

1°) à la définition de la cause étrangère dont la preuve incombe à la personne qui a la garde de l'automobile;

2°) aux dommages causés par une chose autre qu'une automobile, mais dirigée aussi ou maniée par l'homme;

3°) aux dommages causés à une chose par une autre chose (hypothèse de la collision d'autos);

4°) aux accidents causés aux personnes ayant pris place dans une automobile;

5°) à la combinaison de la responsabilité du fait des choses et de la responsabilité du fait d'autrui.

LA CAUSE ÉTRANGÈRE

La cause étrangère comprend :

- a) le cas fortuit ou de force majeure;
- b) le fait d'un tiers;
- c) la faute de la victime.

On peut appeler force majeure toute cause provenant de force étrangère contre laquelle les forces humaines sont impuissantes; et il est possible de l'opposer au cas fortuit dans lequel la cause, bien que pouvant déjouer les prévisions humaines, bien que les forces de l'homme soient souvent impuissantes à la combattre, provient du fait même de l'auteur du dommage ou du fonctionnement de sa machine.

Le Tribunal de la Seine a vu, le 29 octobre 1924, une cause étrangère, suffisante à exonérer le gardien de sa respon-

sabilité, dans le fait que l'accident s'est produit uniquement par suite d'un faux pas de la victime en descendant du trottoir. Cette solution relative à un fait involontaire de la victime, peut être généralisée à tous les faits, soit de la victime, soit d'un tiers, qui ne leur sont à aucun degré imputables et qui, par suite, semblent bien rentrer dans la notion générale du cas fortuit. Tout faux pas, chute, glissade, syncope, mouvement réflexe d'un piéton sur la chaussée sera, dans cette manière de voir, regardée comme une cause étrangère. Ainsi donc, si l'on n'admet pas la théorie du risque du corps humain comme cause de responsabilité, il faudra du moins admettre que l'acte involontaire du corps humain constitue une cause d'irresponsabilité, s'il en résulte un dommage pour la personne qui a agi ainsi. Inversement, la syncope ou congestion du chauffeur serait-elle une cause d'exonération ? La question est délicate. Il n'y a pas fait extérieur, mais il reste probable que la jurisprudence y verrait un cas fortuit.

Avec le fait de la victime, tout à fait involontaire et par conséquent, assimilable, comme le fait involontaire d'un tiers, à un simple cas fortuit, il ne faut pas confondre la faute de la victime.

Cette faute sera également constitutive de la cause étrangère. Le gardien d'une chose inanimée peut se soustraire à la présomption de faute établie contre lui par l'article 1384, s'il prouve que le dommage a pour cause la faute de la victime. Mais il n'en est ainsi qu'autant que la faute de la victime est la cause unique du dommage. Si cette faute n'a été que pour partie la cause de l'accident, la responsabilité du gardien ne disparaît pas ; elle n'est qu'atténuée. Il appartient alors aux juges du fond de déterminer dans quelle proportion la faute prouvée de la victime et la faute présumée du gardien ont concouru à la réalisation du dommage et de répartir, suivant cette proportion, les responsabilités.

Nous pouvons emprunter, à ce sujet, quelques exemples à la Jurisprudence antérieure à l'arrêt du 29 juillet 1924. Les

solutions de fait de ces décisions conservent leur valeur dans le système nouveau. Nous voyons la Cour de Rouen (1) déterminer la part d'initiative de la victime en constatant que l'automobiliste avait omis de corner et que le piéton, de son côté, s'était engagé sur la chaussée, la tête en l'air et sans s'assurer qu'il n'y avait pas de danger. La Cour de Liège remarque, d'une part, que l'automobiliste n'était pas maître de sa vitesse, d'autre part, que le piéton s'était aventuré à reculer sur la voie publique (2). « Attendu, dit un jugement du Tribunal de la Seine du 12 mars 1901, qu'une part de responsabilité incombe à la victime, qui aurait dû, à sa descente de l'omnibus, et avant de traverser la chaussée, porter ses yeux en tous sens et s'assurer qu'elle pouvait, sans risques ni inconvénients, gagner le trottoir opposé. » L'automobiliste ayant causé l'accident, avait de son côté, omis de corner. Citons encore un arrêt récent de la Cour de Cassation, qui bien que relatif à d'autres choses que les automobiles, se rattache directement à notre sujet et montre comment la faute de la victime vient en atténuation de la responsabilité de l'article 1384-1°.

En l'absence des locataires de l'appartement, les époux C..., le lustre de leur salon était tombé, entraînant la rupture du tuyau de conduite de gaz. La domestique, L.A., qui était alors seule dans la maison avait obturé l'orifice à l'aide d'un bouchon; mais dans la soirée du même jour, alors qu'elle pénétrait dans la pièce en portant une bougie allumée, il se produisit une violente explosion qui déterminait chez elle des blessures mortelles. La Cour de Nîmes, le 2 mai 1923, condamna les époux C... à des dommages-intérêts envers les représentants de la victime. Elle considéra d'une part que l'explosion et le dommage avaient eu pour cause le fait de la chute du lustre et de la rupture de la canalisation du gaz dont les époux C... avaient la garde,

(1) 2 juin 1905.

(2) Liège, 10 juin 1907.

que ceux-ci ne faisaient la preuve ni d'un cas fortuit ni de la force majeure; d'autre part que la domestique L... avait commis des imprudences et des négligences, ayant, dans une certaine mesure, occasionné l'accident; dans ces conditions, elle déclara que les fautes de la victime, qui n'avaient pas fait disparaître entièrement la faute légale présumée établie par l'article 1384-1° à la charge des gardiens, avaient cependant contribué à diminuer, dans une certaine proportion, la responsabilité des époux C... La Cour de Cassation, rejeta le 25 novembre 1924, le pourvoi formé contre cette décision (1).

Qu'il s'agisse d'automobiles ou de toute autre chose, les Tribunaux auront donc toujours, dans le domaine de l'article 1384-1°, à fixer des nuances souvent délicates, à peser humainement des actions humaines.

La participation sagement appréciée de la victime, diminuera ou fera disparaître même, suivant les cas, la responsabilité présumée du gardien de la chose.

DOMMAGES CAUSÉS PAR UNE CHOSE, MANIÉE OU DIRIGÉE PAR L'HOMME,
MAIS AUTRE QU'UNE AUTOMOBILE

Comme le demande M. Ripert (2), « l'article 1384-1° C. civ., doit-il s'appliquer au dommage causé par toute chose inanimée, dirigée ou maniée par l'homme ? Si on l'applique à l'automobile, ne faut-il pas l'appliquer de même au triporteur, à la bicyclette, à l'outil manié par l'ouvrier, à la canne que le passant tient en main ? L'esprit résiste à cette extension, mais il n'est pas facile de trouver le critérium d'une distinction. On pourrait songer à dire qu'il faut un fait de la chose et par conséquent une chose, qui, bien que dirigée par l'homme, ait un dynamisme propre : ainsi l'automobile a une force indépendante de celle de l'homme qui

(1) *Req.*, 25 novembre 1924. *Rec. périod. des Ass.*, 1924 p. 420.

(2) *D.*, 1925, I, 7. Note.

la dirige. Mais ce serait revenir à une conception du fait de la chose distinct du fait de l'homme, qui vient justement d'être abandonnée par la Cour de Cassation... Aussi nous paraît-il préférable de fonder la distinction nécessaire sur le caractère dangereux de la chose qui est sous la garde de l'homme. C'est à cause du danger que présente la circulation des automobiles que la Cour de Cassation fait peser sur le gardien une présomption de faute... » L'arrêt du 29 juillet 1924, comme il apparaît dans la littéralité même de son texte, a maintenu la notion de faute à la base de la responsabilité du fait des choses. Les observations précédentes permettent d'affirmer que la Cour de Cassation a été inspirée par la sagesse.

COLLISION D'AUTOMOBILES

Que décidera-t-on si le dommage a été causé à une chose par une autre chose, par exemple en cas de collision de deux automobiles ? Le gardien de l'une peut être présumé fautif aussi bien que le gardien de l'autre ; en pareil cas, il semble donc que les deux présomptions s'annulent et qu'il faudra rechercher la faute. Dans l'hypothèse (tout à fait comparable à la collision de deux automobiles) de l'abordage entre deux navires, la loi du 15 juillet 1915, modifiant l'article 407 C. Com. décide que la preuve de la faute est nécessaire et que « s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par les parties qui les ont éprouvés. » (1)

Dans le cas d'une collision d'autos, il sera donc nécessaire de faire apparaître la faute. Le juge aura à peser la part d'activité de chacun des automobilistes. S'il n'y a faute que chez l'un d'eux, c'est celui-ci qui sera condamné. S'il y a faute partagée par les deux, l'indemnité sera également

(1) Ripert. Note D, 1925, I, 7

partagée dans la même proportion. Si les fautes sont égales, tout se neutralisera. Si la cause de l'accident demeure obscure, les dommages seront supportés par leurs victimes.

ACCIDENTS AUX PERSONNES AYANT PRIS PLACE
DANS L'AUTOMOBILE

La preuve de la faute sera-t-elle nécessaire lorsqu'il s'agira d'accidents causés aux personnes qui ont pris place dans l'automobile ? M. Ripert se prononce pour l'affirmative (1). « On ne comprendrait pas, dit-il, un recours différent et plus facile pour un dommage personnel que pour un dommage aux biens. Mais il faut reconnaître qu'il est plus difficile de dire pour quelle raison il faut éviter en cas d'accidents corporels la présomption de faute, puisque le dommage est bien causé à une personne par une chose. Il faut admettre que le seul usage de l'automobile constitue pour les personnes qui montent dans la voiture, une présomption, au cas d'accident, que le dommage est dû à leur propre faute, présomption qui annule celle de l'article 1384. » On peut seulement se demander comment la personne transportée peut être en faute et être présumée en faute. Voici ce que dit M. Savalier, à ce sujet (2). « On sait que depuis 1911, la Jurisprudence déclare que la responsabilité du transporteur de personnes est une responsabilité contractuelle, et qu'il est par suite, présumé en faute, si un accident se produit, à moins de s'exonérer par la preuve contraire. »

Cette règle s'applique certainement au transport par automobile, pourvu qu'il s'agisse d'un contrat à titre onéreux ; mais la Jurisprudence refuse de l'étendre au cas où l'automobiliste transporte un tiers par complaisance (3). Le véritable contrat de transport est en effet de sa nature, un con-

(1) Note D, 1925, I, 7.

(2) D, 1925, I, 44. Notes 1, 2, 3.

(3) Toulouse, 22 juin 1914. D, 1917, II, 83.

trat synallagmatique. On ne saurait supposer qu'un automobiliste assume sans rémunération la charge contractuelle de la sécurité des personnes transportées gracieusement... » Et in fine : « On doit donc reconnaître que le transporteur gratuit et la personne transportée sont liés par des liens analogues à ceux qui dérivent du mandat, contrat dont le transport gracieux ne diffère que par le caractère du service rendu. La responsabilité du transporteur doit par suite être assimilée à celle du mandataire gratuit. C'est dire qu'il ne répond que de ses fautes importantes. On arrive ainsi à constater que la responsabilité de l'automobiliste envers l'ami qu'il transporte par complaisance est moindre qu'envers le tiers qu'il accroche sur la route. N'est-ce pas justice ? » Cette solution nous paraît très juridique et très équitable. En effet, toute personne qui sollicite ou accepte une place dans une automobile sait ou doit savoir à quels risques elle se trouvera exposée en cours de route ? Si l'un de ces risques se réalise, elle ne peut pas en faire supporter le dommage au conducteur, qui très obligeamment avait consenti à lui céder une place dans sa voiture. Peut-être un pneu a-t-il éclaté et la voiture a-t-elle fait une embardée ? Il y a là un risque inhérent à l'automobile et qui se réalise malheureusement trop souvent. Comment pourrait-on reprocher une faute au conducteur ? La solution exacte nous paraît donc être celle-ci, à savoir que la personne qui voyage gracieusement dans la voiture d'un tiers, y voyage à ses risques et périls, si elle a accepté une place et *a fortiori* si elle a sollicité cette place du conducteur.

« Mais, dit M. Josserand (4), ces considérations ne nous paraissent cependant pas décisives ; elles sont plus que centralisées par des considérations nombreuses et pressantes qui recommandent l'application de l'article 1384-1° et qui nous incitent à penser que la responsabilité du fait des choses joue

(1) R. H., Dalloz, 1926, n° 18.

au profit du passager transporté à titre bénévole aussi bien qu'en faveur du piéton.

1° C'est d'abord cette remarque très simple que si le voyageur transporté à titre bénévole n'est pas un contractant — et l'accord est à peu près établi comme nous l'avons indiqué — il est nécessairement un tiers et que dès lors, il doit être transporté comme tel : s'il avait conclu une convention avec le conducteur, il eût été protégé par la loi du contrat : ne l'ayant pas fait, il est demeuré sous l'égide de la loi, dans l'espèce l'article 1384-1° : en distinguant trois situations juridiques, celle du voyageur payant, celle du voyageur bénévole et celle du véritable tiers, on tombe dans l'arbitraire, car on établit — dans la catégorie des tiers, une sous-distinction contraire à la tradition et à la raison.

2°) Vainement allègue-t-on que l'occupant à titre gracieux avait accepté les risques du transport : cette supposition purement divinatoire est contraire à la réalité des faits : en montant dans une automobile, même sans bourse délier, le voyageur n'a pas entendu se livrer au conducteur pieds et poings liés : il n'a pas voulu lui donner barre sur lui ; plutôt que de consentir une telle abdication, il aurait préféré — sans nul doute — et si son attention avait été attirée expressément sur ce point, s'abstenir purement et simplement ou bien payer le service rendu.

3°) Du reste, il ne dépend pas de nous de renoncer à l'avance soit à l'indemnité à laquelle nous donnerait droit un dommage survenu à notre personne physique, soit aux moyens de droit qui sont mis à notre disposition par le législateur en vue de ce résultat. On ne transige pas à l'avance en pareille matière : la vie et l'intégrité de la personne physique sont, en ce sens, au-dessus des conventions. Il est bien vrai qu'une conception différente tend à se faire jour, depuis que la Cour de Cassation a rattaché au contrat de transport la responsabilité du voiturier en cas d'accident de personne et depuis que la loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne a fait sortir effet, dans les limites détermi-

nées, aux clauses de non-responsabilité dans le transport des voyageurs par la voie des airs (article 48). Mais ces solutions, dont le mérite est contestable — surtout pour la première — ne peuvent être considérées comme ayant abrogé un principe traditionnel et comme ayant intégré les droits à la vie, à la santé, à la sécurité dans le patrimoine privé...

...Une responsabilité de plein droit pèse sur l'automobiliste qui, pour se libérer doit faire la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute commise par la victime (1).

On objecte à cette solution qu'elle est singulièrement dure pour un homme qui a rendu un service désintéressé dont il se trouvera bien mal récompensé. La réponse à cette objection est double :

1°) Comme nous venons de le rappeler, l'automobiliste est libéré, au moins partiellement, s'il prouve la faute de la victime, et, sur ce point, le Tribunal pourra se montrer facile à convaincre; il considérera, notamment, que l'occupant a commis une faute non seulement s'il a demandé au chauffeur de presser l'allure, mais aussi s'il est monté dans une voiture dont il connaissait l'état défectueux : absence d'éclairage, insuffisance des freins, etc.

L'imprudence ainsi commise déterminera au moins un partage de la responsabilité entre les deux adversaires, donc une modération des dommages-intérêts mis à la charge du conducteur.

2°) Même en dehors de cette éventualité et abstraction faite de toute faute, le tribunal peut toujours trouver, dans les circonstances de la cause, un juste motif de modérer l'indemnité, et, parmi ces circonstances, figure évidemment la nature des rapports qui existaient, lors de l'accident, entre l'automobiliste et son obligé; autre chose est la question de preuve, autre chose le dosage des dommages-intérêts. »

(1) Caen, 26 mars 1924, *D. H.*, 1925, 33.

RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES ET RESPONSABILITÉ
DU FAIT D'AUTRUI

Il y a lieu de combiner la responsabilité du fait des choses et la responsabilité du fait d'autrui. Si le dommage a été causé par un préposé du propriétaire de l'automobile, conviendrait-il de distinguer suivant que ce préposé a agi ou non dans l'exercice de ses fonctions ? Qui, du préposé ou du maître, devra être considéré comme « gardien » soumis à la présomption de faute ? La Jurisprudence prend en considération l'exercice des fonctions du préposé pour admettre la responsabilité du commettant. Elle déclare que le propriétaire de l'automobile n'est pas responsable lorsque le chauffeur ne conduisait pas le véhicule dans l'exercice de ses fonctions (1).

« Mais, dit M. Ripert (2), l'application de l'article 1384-1° ne comporte pas d'analyse des rapports du commettant et du préposé. Il faudra uniquement se demander si le propriétaire avait la garde de la chose. Il est douteux que la Jurisprudence admette que cette garde légale puisse passer au conducteur qui s'empare momentanément de la voiture. Elle reconnaîtra donc dans tous les cas la responsabilité du propriétaire, ce qui constitue encore pour les propriétaires d'automobiles, une aggravation de responsabilité. » (3)

Un autre cas de responsabilité que nous pouvons examiner ici — parce qu'il nous semble toucher à l'hypothèse précédente — est celui-ci. Soit un individu qui a volé une voiture : il la pilote, renverse un piéton et lui brise un membre. La première idée qui vient à l'esprit est que le voleur est responsable : en effet, d'après les principes généraux du droit, il est responsable, non seulement de sa faute, mais des cas fortuits et de force majeure. C'est donc contre lui que

(1) *Cass. Req.*, 19 mai 1924. D., 1924, I, 200.

(2) *Note Dalloz*, 1925, I, 7.

(3) *Id.*

la victime va se retourner pour lui demander une indemnité. Mais cet individu sera le plus souvent insolvable et le recours de la victime sera illusoire. La Jurisprudence admettra-t-elle le passage de la garde légale de la voiture au conducteur qui s'en empare momentanément ? Cela paraît douteux. Alors n'est-ce pas le propriétaire de la voiture qui, toujours gardien de sa machine, continue à être responsable du dommage qu'elle cause, même lorsqu'elle se trouve entre les mains d'un voleur ? Cette décision ne nous paraîtrait ni juridique, ni équitable et si rigoureuse que soit pour la victime, la solution qui consiste à la laisser sans recours, c'est la seule qui doit être retenue.

Une autre hypothèse peut se présenter : il s'agit d'un individu qui apprend la manœuvre d'une automobile et qui est accompagné pour cela d'un chauffeur nanti de son permis de conduire. La Cour d'Appel de Rennes a rendu, le 12 février 1925, dans une affaire de cette espèce, un arrêt dont nous mentionnerons quelques passages (1).

Il s'agissait d'une personne faisant donner des leçons d'automobile à son domestique par un garagiste payé à cet effet. Celui-ci avait chargé un de ses mécaniciens de l'instruction de l'élève, et ce dernier, à un moment donné, pour éviter un cycliste, se jeta sur une voiture d'enfant qu'il renversa et brisa. Par bonheur, l'enfant qui s'y trouvait ne fut pas sérieusement blessé. Néanmoins, le père demanda des dommages-intérêts au conducteur de l'auto et comme celui-ci était domestique, son patron fut mis en cause.

« Considérant, en droit, dit la Cour, qu'il est de doctrine et de jurisprudence que la responsabilité d'un accident causé au cours d'une sortie par un apprenti chauffeur, incombe, en principe, au moniteur qui l'accompagne, le dirige et le surveille...; que cette responsabilité ne pourrait fléchir que dans le cas d'un refus d'obéissance de l'apprenti chauffeur, d'une résistance volontaire à ses instructions;

(1) *D. R. H.*, 25 juin 1925, p. 437.

« Considérant, continue la Cour, que pendant la succession des leçons, le lien de droit établi par l'article 1384 entre le maître et son domestique ne subsiste pas, alors même que le maître retirerait du fait de nouvelles connaissances acquises par son domestique, un profit quelconque...; que dès lors, il y a eu déplacement de responsabilité.

Il y a donc deux choses à retenir dans cet arrêt :

1°) Le professeur-pilote salarié voit sa responsabilité se substituer à celle de son élève pendant tout le temps que dure la leçon; les accidents lui incombent, en principe, sauf que la Jurisprudence l'autorise dans certains cas à prouver que l'élève n'a pas obéi à ses instructions;

2°) Au cas où c'est un domestique qui prend les leçons de conduite, son maître n'est plus responsable en vertu de l'article 1384-3°.

Dans tous les cas donc, la responsabilité incombe au moniteur salarié, quand bien même les leçons seraient données sur la voiture de l'élève, ou — s'il s'agit d'un domestique — sur celle du patron. S'il s'agissait d'une personne se prêtant par pure complaisance à l'instruction d'un ami, nous déciderions, *a contrario*, qu'il n'est plus question pour elle de responsabilité. Les deux parties ne seraient tenues par aucun contrat, l'apprenti ne pouvant obliger son ami à lui donner des leçons. Le moniteur serait dès lors un mandataire gratuit et ne pourrait être rendu responsable que de sa faute lourde, les accidents restant à la charge de l'élève. Si le moniteur prêtait à la fois ses services et sa voiture, nous ferions l'application de l'article 1384-1° et nous déciderions que le moniteur, propriétaire de la machine, reste responsable de tous les accidents qu'elle peut causer, même pilotée par l'élève-chauffeur, sauf recours possible contre l'auteur de l'accident.

CHAPITRE QUATRIEME

Influence de la chose jugée au criminel sur le civil

L'arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924, que nous avons reproduit in-extenso, décide que, malgré l'acquiescement du chauffeur poursuivi pour homicide ou blessures par imprudence, la Compagnie des voitures peut être condamnée par la juridiction civile sans qu'il lui soit possible d'opposer au civil l'autorité de la chose jugée au criminel, si le tribunal répressif n'a statué que sur la question de responsabilité.

Cette solution découle de l'article 1384-1°. En effet, le conducteur du véhicule est responsable de ses fautes personnelles, par application de l'article 1382. Lorsque ce conducteur a commis une faute d'imprudence, la Compagnie qui l'emploie encourt la responsabilité civile du commettant : article 1384-3°.

Mais la situation est différente quand la Compagnie des voitures est poursuivie comme gardien de l'automobile. Il importe peu alors que le conducteur soit ou non en faute, puisque c'est une présomption de faute personnelle qui pèse sur le gardien. Dans l'espèce, le tribunal répressif avait statué sur la faute du conducteur et la Cour d'Appel dont l'arrêt était frappé de pourvoi, avait statué sur la présomption de faute du gardien. La chose jugée au criminel n'avait donc pas d'autorité au civil, étant donné que la demande n'avait pas été formée entre les mêmes parties, ni fondée sur la même cause (1). Mais l'arrêt du 29 juillet 1924 ne se livre pas à cette analyse et ne rattache pas à l'article 1384-1° la solution qu'il donne sur ce point.

Il est à remarquer que la Cour de Cassation ne fait pas

(1) Note Ripert, D. 1925, I, 6.

davantage état du caractère particulier de la décision du tribunal répressif : acquittement non motivé prononcé par un conseil de guerre. Si l'on prenait en considération ce caractère particulier, on serait conduit à distinguer entre les décisions des tribunaux répressifs qui sont motivés et qui, par là même statuent sur l'existence du fait, et les décisions des juridictions répressives qui, n'étant pas motivées, n'excluent pas nécessairement l'existence du quasi-délit.

Mais, ainsi que l'a remarqué M. Ripert, la Cour de Cassation a voulu apporter une formule susceptible de s'appliquer aux décisions de toutes les juridictions répressives et affirmer que le jugement, n'ayant statué que sur la culpabilité, il appartenait au juge civil de rechercher « si les faits ne constituaient pas un quasi-délit entraînant la responsabilité de l'auteur. »

Loin d'être nouvelle, cette formule avait déjà été émise, maintes fois, par la Cour de Cassation (1). Mais elle avait été abandonnée par la Chambre civile dans ses deux arrêts du 18 décembre 1912 et du 12 juin 1914 (2). Aux termes de ce dernier arrêt, statuant sur une action en responsabilité civile pour un accident d'automobile « lorsque la juridiction correctionnelle a acquitté un individu prévenu de blessures involontaires, le juge civil ne peut, sans contredire la chose jugée, le condamner à des dommages-intérêts envers la partie qui se prétend lésée, si celle-ci ne relève contre lui, en dehors de l'imprudence ou de l'inobservation des règlements, aucune autre circonstance de nature à engager sa responsabilité. » En d'autres termes, quand la faute pénale a été écartée par le tribunal répressif, la faute civile l'a été par cela même.

Mais « la Cour de Cassation a compris, dit M. Ripert, qu'elle ne pouvait, après un acquittement prononcé par un tribunal maritime ou un conseil de guerre, fermer tout dé-

(1) *Cass.*, 30 novembre 1898. D, 99, I, 74. 31 octobre 1906. D, 1910, I, 511.

(2) D, 1915, I, 17.

bat sur la responsabilité civile. Comme le jugement du tribunal maritime, bien que rendu par réponses à des questions posées, est motivé, on ne pouvait faire état de l'absence de motifs de la décision d'acquiescement par le Conseil de guerre. La Cour de Cassation a préféré renoncer complètement à la règle qu'elle avait posée dix ans auparavant pour en revenir à celle qu'elle avait suivie pendant longtemps. » « Cette nouvelle jurisprudence, continue M. Ripert, est particulièrement heureuse. Le juge pénal ne se place pas, pour apprécier l'imprudence, au même point de vue que le juge civil. Il ne faut pas exagérer la parenté entre la responsabilité pénale et la responsabilité civile. Alors même que l'auteur d'un acte n'est pas punissable à raison de son imprudence, il ne s'en suit pas nécessairement qu'il ait rempli l'obligation civile qui lui incombait de protéger les autres hommes contre les conséquences de son initiative. Si le tribunal correctionnel a statué sur l'action civile, sa décision a naturellement l'autorité de la chose jugée; mais, s'il n'a statué que sur la culpabilité, le débat reste ouvert devant le tribunal civil. »

Cette jurisprudence est, en somme, conforme à la nature des choses et aux principes du droit.

L'influence de la chose jugée au criminel sur le civil a ses limites. Sans doute l'affirmation du fait délictueux résultant toujours des jugements de condamnation, il n'est jamais permis de remettre en question devant le juge civil le fait constitutif du délit (1). Ainsi le jugement ou arrêt de condamnation, rendu au criminel, a l'autorité de la chose jugée relativement à l'action civile fondée sur le fait qui a donné lieu à la condamnation; ce jugement ou arrêt emporte présomption légale de l'existence du fait criminel dont la réparation civile est demandée. De même on ne peut pas remet-

(1) V. *Dissertation de M. Griolet*. D, 69, I, 169, Notes 1, 5.
cf Griolet : *De l'autorité de la chose jugée*.
et Garraud : *Précis de Droit Criminel*.

tre en question, devant la juridiction civile, la culpabilité d'un condamné déclaré par la juridiction correctionnelle. Enfin les qualifications légales résultant des jugements de condamnation font partie intégrante de la chose jugée et ne peuvent, en conséquence, être contredites au civil. Par exemple, après une condamnation pour abus de confiance, ni la partie condamnée, ni une autre personne ne pourraient prétendre au civil que le fait incriminé constituait un vol, à l'effet d'exercer l'action en revendication permise en cas de vol par l'article 2279 C. civ.

Mais, pour le reste, le Tribunal civil conserve sa plénitude d'indépendance. L'autorité du jugement criminel ne peut pas être invoquée à l'occasion de faits autres que ceux qui constituaient le délit poursuivi, quelle que soit leur ressemblance ou leur connexité. Un individu a été condamné par le Tribunal répressif; le Tribunal civil ne pourra le déclarer innocent, mais il pourra librement examiner, si le fait est dommageable et apprécier à un taux plus ou moins élevé les dommages-intérêts en résultant.

En ce qui concerne les jugements d'acquittallement par le Tribunal répressif, la règle est que la décision d'acquittallement a, au civil, l'autorité de la chose jugée pour les faits dont le jugement nie l'existence. Le juge civil ne pourrait pas admettre comme constant et prouvé, un fait que le juge correctionnel a écarté comme non suffisamment établi.

Mais les jugements d'acquittallement sont souvent fondés plutôt sur l'insuffisance de la preuve que sur la négation même du fait incriminé. Faut-il assimiler à la négation formelle du fait incriminé les déclarations suivantes : qu'il n'est pas constant...; qu'il n'est pas établi...; qu'il n'est pas suffisamment établi... ? La tendance, au début, a été de refuser à ces formules le même effet qu'à la négation formelle. Lorsque, disait-on (1), l'acquittallement est prononcé sur le

(1) Mangin : *Traité de l'action publique et de l'action civile en matière criminelle*, tome II, n° 427.

motif que le fait n'est pas constant, ou qu'il n'est pas constant que l'accusé en soit l'auteur, cet acquittement ne peut pas influencer sur l'action civile. Mais ce système a été abandonné depuis longtemps par la Cour de Cassation et par la doctrine. Suivant la solution qui a prévalu (1), il est impossible de donner une valeur différente aux déclarations des juges criminels suivant qu'ils ont exprimé leur conviction dans des termes plus ou moins affirmatifs; il suffit qu'ils affirment ou qu'ils nient, et un jugement n'a pas plus d'effet parce qu'il est fondé sur une certitude plus complète.

Lorsque l'acquittement est fondé, non sur la négation de l'existence du fait incriminé ou de la participation de l'inculpé à ce fait, mais sur l'absence chez ce dernier d'intention criminelle, la décision du juge criminel ne lie pas le juge civil; celui-ci reste libre d'affirmer le fait délictueux et de lui attribuer un caractère moral qui engage la responsabilité de son auteur; la négation de la criminalité n'exclue pas la faute.

Mais il arrive parfois que le juge criminel nie la volonté même de l'auteur de l'acte, en déclarant qu'il n'est pas coupable parce qu'il n'a pas agi avec liberté et conscience. Cette déclaration a-t-elle l'autorité de la chose jugée et s'oppose-t-elle à ce que la responsabilité de l'inculpé soit admise ensuite au point de vue civil? L'affirmative doit être admise lorsque l'acquittement est motivé par l'état de démence ou de contrainte; l'autorité de la chose jugée s'étend alors, non seulement à la négation de la criminalité, mais aussi à l'affirmation de la démence ou de la contrainte, car le juge criminel est appelé par la loi même (art. 64 C. P.) à vérifier si le prévenu était en état de démence ou de contrainte (2). Mais la situation serait différente si l'acquittement était fondé sur l'état d'ivresse; le juge ne peut se contenter d'affir-

(1) Griolet, p. 359-360.

(2) V. *Dissertation* précitée de M. Griolet.

mer que le prévenu était en état d'ivresse et l'acquitter pour ce seul motif, il doit ajouter qu'étant dans cet état, le prévenu a agi sans intention criminelle, de sorte que la déclaration du juge ne porte, en réalité, que sur cette intention (1). D'ailleurs l'autorité du jugement criminel sur l'état d'ivresse l'état de démence et la contrainte, n'empêcherait jamais le juge civil d'affirmer que la responsabilité civile du prévenu acquitté est engagée à l'occasion des faits à raison desquels il a été poursuivi, par le motif qu'ils ont été précédés d'une faute commise par le prévenu antérieurement à l'ivresse, à la démence et à la contrainte.

Considérons spécialement le délit d'homicide ou de blessures par imprudence, particulièrement important en matière d'accidents d'automobiles. Le cas d'acquiescement d'une personne prévenue d'un tel délit ne soulève aucune difficulté lorsque le juge criminel a nié l'existence du fait incriminé ou la participation du prévenu à ce fait : l'acquiescement en pareil cas a pour effet de mettre le prévenu à l'abri de toute action civile en responsabilité personnelle.

Au contraire, le jugement correctionnel qui acquitte un individu prévenu du délit dont il s'agit, pour le motif qu'il n'a commis aucune imprudence, n'empêche pas le juge civil, saisi postérieurement de l'action en dommages-intérêts, de constater une imprudence constituant une faute qui oblige son auteur à réparer le préjudice qu'il a occasionné; la négation de l'imprudence délictuelle n'exclue pas l'imprudence civile, et le juge criminel ne peut nier que la première.

Tels sont les principes mis en cause par l'arrêt du 29 juillet 1924 et qu'il était opportun de rappeler. Observons d'ailleurs que, puisque la responsabilité du gardien de la chose peut désormais être retenue sans qu'il y ait lieu de s'occuper de la faute du conducteur, le jugement rendu sur la poursuite pénale dirigée contre le conducteur ne peut avoir au-

(1) Griollet, *loc. cit.*

cune autorité en ce qui concerne la responsabilité du gardien ; il n'en pourrait être autrement que si le gardien avait été mis en cause comme commettant et si le jugement avait établi la cause précise de l'accident. Aussi bien la juridiction répressive est-elle incompétente pour statuer sur la responsabilité du gardien de la chose.

Elle ne pourrait prononcer une condamnation qu'en relevant une faute du conducteur. L'intérêt de la victime est donc de porter son action civile, non devant le tribunal correctionnel, mais devant la juridiction civile où elle sera dispensée, si elle invoque l'article 1384-1^o de faire la preuve de la faute.

CHAPITRE CINQUIEME

La responsabilité pénale

Nous allons maintenant dire quelques mots de la responsabilité pénale qui incombe au propriétaire d'automobile. Sans être d'une importance égale à celle que nous venons d'examiner, cette question ne saurait être cependant passée sous silence.

Ce sera le plus souvent le droit commun qui régira tous les cas pouvant se présenter : il n'y a pas de régime d'exception contre les automobilistes. Seul, un délit est spécial à la matière que nous traitons : le délit de fuite, créé par une loi du 19 juillet 1908.

Un propriétaire d'automobile peut être condamné pour infraction au Code de la Route, ou aux règlements préfectoraux et municipaux. Une difficulté se présente dans le cas où ce n'est pas le propriétaire de la voiture qui conduit, mais son préposé. Le principe fondamental de la personna-

lité des peines interdit de frapper un individu autre que l'auteur de l'infraction. Cependant, nous pouvons distinguer entre les contraventions provenant de l'absence sur la voiture d'organes réglementaires, d'une part, et d'autre part, les contraventions provenant de l'usage de la voiture. Les premières (absence de plaque d'identité, de lanternes) sont à la charge du propriétaire du véhicule. Les autres (excès de vitesse, défaut d'allumage des lanternes) incombent au conducteur. En cas de contraventions pour émission d'odeurs ou de fumées incommodes, la responsabilité incombe au propriétaire, sauf à lui à prouver que cet inconvénient provient d'un défaut de soin apporté par le conducteur.

Le propriétaire est tenu des amendes prononcées contre son préposé en vertu de la loi du 13 mai 1851. Ceci n'est pas en contradiction avec le principe de personnalité des peines, car il faut remarquer que le propriétaire n'est pas condamné, mais seulement déclaré civilement responsable.

Les infractions au Code de la route sont déférées soit au Conseil de Préfecture, soit au Tribunal correctionnel, soit au Tribunal de simple police. Le Conseil de Préfecture est compétent pour les contraventions contre les conducteurs qui, par faute ou négligence ont occasionné un dommage quelconque à une route ou à ses dépendances. L'arrêt peut être frappé d'appel en Conseil d'Etat dans le délai de deux mois.

Relèvent du Tribunal correctionnel, plusieurs cas dont nous citons les plus intéressants :

1°) Résistance et outrages aux agents chargés de constater les contraventions (loi 1851, art. 11).

2°) Contraventions devenues, à raison de leurs conséquences, des délits relevant du tribunal correctionnel (blessures ou homicide involontaire).

3°) Répression du délit de fuite.

On peut toujours faire jouer le bénéfice de la loi de sursis

et les circonstances atténuantes. Le jugement peut être frappé d'appel dans le délai de 10 jours pleins.

Le Tribunal de simple police a compétence générale pour tous les cas où une contravention n'a pas été soustraite à sa juridiction par une loi spéciale. Tout ce qui n'est pas déféré spécialement au Tribunal correctionnel et au Conseil de Préfecture est porté devant le Tribunal de simple police. Il nous paraît intéressant de citer ici un jugement du Tribunal de Laval (Lois nouvelles, 15 mars 1926, p. 67). Le 13 mai 1924, un automobiliste marchant à l'allure d'un homme au pas ayant obliqué sur le côté de la route pour éviter un enfant ne put ramener sa machine dans le milieu de la route, monta sur le trottoir et heurta une dame B... L'expertise démontra qu'il était impossible de prévoir la cause de l'accident : la direction s'était trouvée bloquée du fait de la rupture d'un boulon, rupture absolument imprévisible. Il y avait donc là cas fortuit bien déterminé. Le Tribunal de Laval acquitta le sieur T..., aucune négligence ne pouvant être relevée contre lui.

DÉLIT DE FUITE

Tout voiturier ou conducteur d'un véhicule quelconque est dans l'obligation de s'arrêter lorsqu'il vient de causer un accident (loi du 17 juillet 1908). Les éléments constitutifs du délit de fuite sont les suivants :

1°) Accident occasionné à une personne, à un animal ou à une chose. Ainsi, le conducteur qui vient d'écraser un chien est tenu de s'arrêter sous peine d'être poursuivi pour délit de fuite, même s'il n'est pas civilement responsable du dommage qu'il vient de causer.

2°) Le conducteur doit avoir connaissance de l'accident qu'il vient de causer. Cela est d'évidence, car celui qui ignore le dommage est sauvé par sa bonne foi.

3°) Il doit s'arrêter pendant un temps suffisant pour per-

mettre de recueillir les indications nécessaires à la recherche des responsabilités.

Ce délit est frappé d'une peine de 6 jours à deux mois d'emprisonnement et de 16 à 500 francs d'amende, avec faculté pour les juges, comme nous l'avons vu, de faire jouer les circonstances atténuantes et le sursis.

Les peines du délit ordinaire et du délit de fuite ne se cumulent pas : seule la plus grave est prononcée. Toutefois dans le cas où l'accident a été la cause d'un homicide ou de blessures par imprudence, la fuite constitue une circonstance aggravante et les peines prévues par les articles 319 et 320 du C. P. sont doublées.

Nous ne pouvons qu'approuver l'heureuse innovation créée par la loi de 1908. On ne saurait en effet trop s'élever contre les procédés de certains automobilistes pour lesquels a été créée l'épithète de « chauffards », qui n'hésitent pas à fuir de toute la vitesse de leur machine après avoir renversé un piéton sans seulement se soucier de l'état de leur victime dont le défaut de soins immédiats peut entraîner des conséquences graves.

CONCLUSION.

Depuis longtemps, on réclamait l'intervention des Tribunaux ou du législateur pour assurer une réparation des accidents d'automobiles. La loi du 31 mai 1924 sur la navigation aérienne a établi, dans son article 52, une règle légale de responsabilité contre l'exploitant d'un aéronef. La solution proclamée par la Cour de Cassation dans son arrêt du 29 juillet 1924, a l'avantage de donner aux victimes des accidents d'automobiles un recours efficace, sans que les automobilistes puissent se plaindre qu'un régime d'exception soit créé contre eux : la présomption de faute qui pèse sur eux n'est que l'application d'une règle générale du Code Civil. Et la jurisprudence nouvelle correspond trop au sentiment de l'opinion publique pour que ses adversaires — comme les assureurs l'ont fait naguère, à propos d'une jurisprudence appliquant l'article 1386 aux incendies communiqués par les immeubles — puissent espérer la briser en recourant à une intervention législative.

Lorsqu'on discutait la question de l'opportunité de l'établissement d'un régime spécial de responsabilité pour les automobilistes, des voix s'élevèrent en faveur de ceux-ci.

L'avancement de la théorie de la responsabilité, la compréhension plus intelligente des textes, ont montré que le droit commun suffisait à organiser la responsabilité des automobilistes. Il ne s'agit pas du droit commun basé sur l'idée de faute, conçue à la manière traditionnelle et insuffisante, comme le manquement à une obligation préexistante. Une telle conception, en mettant toujours à la charge de la victime la preuve de la faute de l'automobiliste, n'assure qu'une réparation très imparfaite des accidents.

Il ne s'agit pas non plus du droit commun basé sur l'idée purement objective de risque, qui fait une complète abstraction de la faute, et tendrait à imposer la réparation de tout dommage causé par une chose quelconque à une chose quelconque.

Il s'agit du droit commun fondé sur l'idée de faute renouvelée et élargie, sur l'idée de faute civile comprise comme l'expression juridique de la faute morale.

Cette conception n'efface pas le domaine d'application de l'article 1382, même interprété au point de vue de l'ancienne idée de faute. Ce texte pourra, par exemple, être invoqué lorsque l'automobiliste aura fait de l'excès de vitesse, n'aura pas corné où ralenti, comme il eût dû le faire. Nous avons vu d'ailleurs que l'article 1382 conserve toute son utilité dans le cas d'une collision d'automobiles et même, suivant une opinion, en cas d'accidents survenus aux personnes ayant pris place dans la voiture.

Mais l'article 1384-1° interviendra le plus souvent contre le gardien de l'automobile au profit de la victime, lorsque celle-ci sera embarrassée de faire la preuve que le conducteur a violé une obligation légale. Elle n'aura qu'à fonder sa demande sur ce dernier texte. En toute hypothèse, d'ailleurs, il sera plus simple pour elle, de faire jouer la responsabilité du fait des choses.

Et la personne qui avait la garde de l'automobile, au moment de l'accident sera, si elle ne démontre pas la cause étrangère, condamnée à réparation, non pas en vertu d'une règle objective de risque, mais bien par application de cette idée que la nature dangereuse de la machine dont elle s'est servie et la nature du dommage causé font immédiatement apparaître sa faute, et qu'au surplus, elle n'a pas exécuté son obligation de réparer spontanément le préjudice.

Pratiquement, la violation par le chauffeur d'une obligation légale précise ne sera qu'une superfluité venant renforcer la présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien de la voiture. Celui-ci sera exonéré s'il démontre le cas for-

tuit ou de force majeure, le fait d'un tiers ; il sera exonéré soit en totalité, soit partiellement, s'il établit la faute de la victime.

En déduisant ainsi des textes toutes les conséquences qu'ils comportent, en adaptant aux faits nouveaux les principes qu'ils formulent, il est possible d'assurer une réparation à la fois sûre, énergique et équitable des dommages causés par les accidents d'automobiles.

FIN.

Vu par le Président de la Thèse :

Signé : PIÉDELIÈVRE.

Vu pour le Doyen :

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris :

Signé : LAPIE,

TABLE DES MATIÈRES

Préface	5
---------------	---

CHAPITRE PREMIER

Le Problème de la Responsabilité civile. — Ses aspects. — Son évolution	7
SECTION I. — Projets de création d'un régime spécial de responsabilité pour les automobilistes ..	8
SECTION II. — Evolution de la théorie de la responsabilité.	15

CHAPITRE DEUXIEME

Jurisprudence antérieure à l'arrêt de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924	31
SECTION I. — Application des articles 1382, 1383, 1384, 3 ^e	31
SECTION II. — Distinction du fait personnel et du fait de la chose	41
SECTION III. — Application exclusive de l'article 1384, 1 ^{er} .	43

CHAPITRE TROISIEME

L'arrêt de la Cour de Cassation du 29 juillet 1924 et la jurisprudence postérieure.	45
SECTION I. — L'arrêt	47
SECTION II. — La portée de l'arrêt	52
SECTION III. — Les conséquences de l'arrêt	59

CHAPITRE QUATRIEME

Influence de la chose jugée au criminel sur le civil	71
--	----

CHAPITRE CINQUIEME

La Responsabilité pénale	77
Conclusion	81

BIBLIOGRAPHIE

- BOSC : *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil*. Thèse, Montpellier 1901.
- Bulletin de la Société d'Etudes Législatives* 1907-1908 : Etudes, rapports et discussions sur une proposition de loi relative à la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles.
- BETREMIEUX : *Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français*. Thèse, Lille, 1921.
- CAPITANT : *Gazette hebdomadaire Dalloz*, 31 Mai 1923.
- COLIN (A) : *L'accident d'automobile et la loi*. Revue politique et parlementaire, 1908.
- COLIN et CAPITANT : *Cours élémentaire de droit civil français*, 4^{me} édition, T. II.
- DECKER : *La théorie du risque et les accidents d'automobiles*, Bruxelles, 1912.
- DUGUIT : *Les transformations du droit privé depuis le Code Napoléon*.
Gazette des Tribunaux, 23-24 octobre 1924, note.
- GRIOLET : *De l'autorité de la chose jugée*.
- JOSSERAND : *L'automobile et le droit*. Lyon, 1908.
- *Responsabilité du fait des choses inanimées*, 1897.
- LÉVY : *Responsabilité et contrat*. Revue critique, 1899.
- PORCHEROT : *De l'abus du droit*. Thèse, Dijon, 1901.
- SALEILLES : *Les Accidents du Travail et la Responsabilité civile*.
- TESSEIRE : *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la Responsabilité*. Thèse, Aix, 1902.
- DEMOGUE : *Traité des Obligations en général*. T. III, 1923.
- LAROMBIÈRE.
- MANGIN : *Traité de l'action publique et de l'action civile en matière criminelle*.

